



BARÓMETRO DE LA ELECTROMOVILIDAD

CUARTO TRIMESTRE DE 2025

METODOLOGÍA

Este barómetro trimestral, en base 100, está compuesto por varios indicadores que miden el nivel de penetración de vehículos de turismo electrificados y eléctricos puros, así como el nivel del desarrollo de las infraestructuras de recarga. El valor de los indicadores determina su distancia a un objetivo predeterminado para 2030 en línea con el paquete de medidas Fit for 55 de la Comisión Europea. El indicador global se realiza para España y sus comunidades autónomas, y para un conjunto de países europeos que tienen relevancia en electrificación.

Este documento contiene los siguientes indicadores:

1. Indicador Global del Electromovilidad: es el resultado de la media del Indicador de Penetración de Vehículo Electrificado y el Indicador de Infraestructura de Recarga.

2. Indicador de Penetración de Vehículo Electrificado: analiza la situación del mercado del vehículo electrificado, comprendido por el vehículo eléctrico puro y el eléctrico enchufable (BEV, PHEV y E-REV). Está compuesto por tres indicadores que permiten recoger las diferentes dimensiones del mercado del vehículo eléctrico:

- a) **Indicador de Vehículo Electrificado sobre el Mercado Total:** mide el nivel respecto al objetivo de cuota del 60 % de mercado electrificado.
- b) **Indicador de Vehículo Electrificado sobre la Población Motorizable:** establece, en base al objetivo del 60 % de mercado, la cuota de vehículos eléctricos por cada 1.000 personas en edad motorizable.
- c) **Indicador de Vehículo Eléctrico Puro sobre el Mercado Electrificado:** analiza la distancia a un objetivo del 75 % de penetración de vehículo eléctrico puro respecto al vehículo electrificado.

3. Indicador de Infraestructura de Recarga: que mide el grado de desarrollo de la infraestructura de recarga pública según el número de puntos de recarga. Está compuesto por dos indicadores:

- a) **Indicador de Infraestructuras de Recarga sobre la Población Motorizable:** evalúa el estado actual considerando un objetivo de 9,1 puntos de recarga por cada 1.000 personas en edad motorizable.
- b) **Indicador de Infraestructuras de Recarga Rápida sobre la Población Motorizable:** mide la distancia de las actuales infraestructuras de recarga rápida (más de 50 kW) en referencia a una meta de 4,8 punto por cada 1.000 personas en edad motorizable.

Fuentes: elaboración propia ANFAC a partir de datos de IDEAUTO, ACEA, Electromaps, EAFO, INE, Ministerio de Fomento, EUROSTAT, y otras fuentes públicas.

Mercado: último disponible para el conjunto de países incluidos en el barómetro a fecha de publicación.

Infraestructura: para España es a cierre del trimestre natural. Para el resto de los países se usa el último dato disponible por EAFO a fecha de publicación.

EVOLUCIÓN ESPAÑOLA HACIA LA ELECTROMOVILIDAD



En los últimos años, España ha ido evolucionando hacia un mercado más electrificado, así como a un mayor desarrollo de las infraestructuras. Sin embargo, todavía estamos muy lejos de los objetivos deseables en ambos casos para cumplir con lo establecido por el Fit for 55.

A continuación, se puede ver cómo evoluciona la distancia a los objetivos necesarios en diferentes hitos temporales para llegar a lo exigido en 2030, **tomando como base en el caso de la infraestructura el número de puntos disponibles a finales de 2024 de 38.725.**



Turismos electrificados
Enero a diciembre 2025

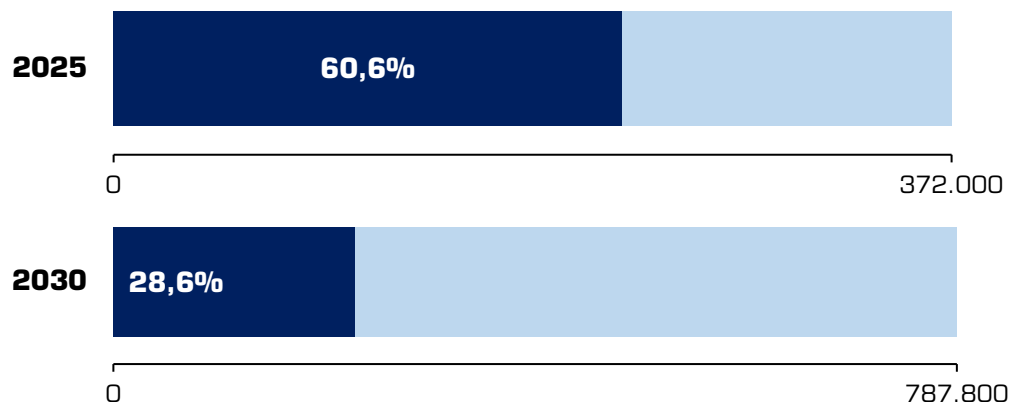
225.617



Nuevos puntos de recarga
Enero a diciembre 2025

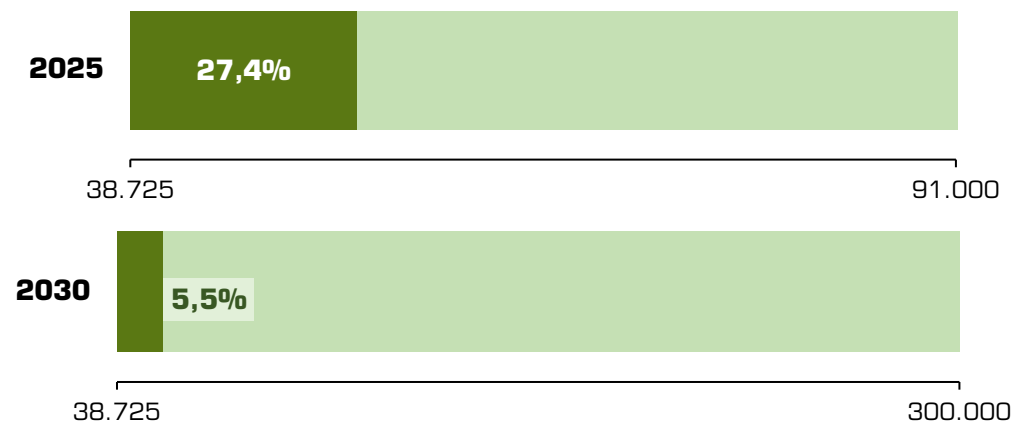
14.347

Distancia a los objetivos de mercado electrificado



Fuente: Anfac / Ideauto.

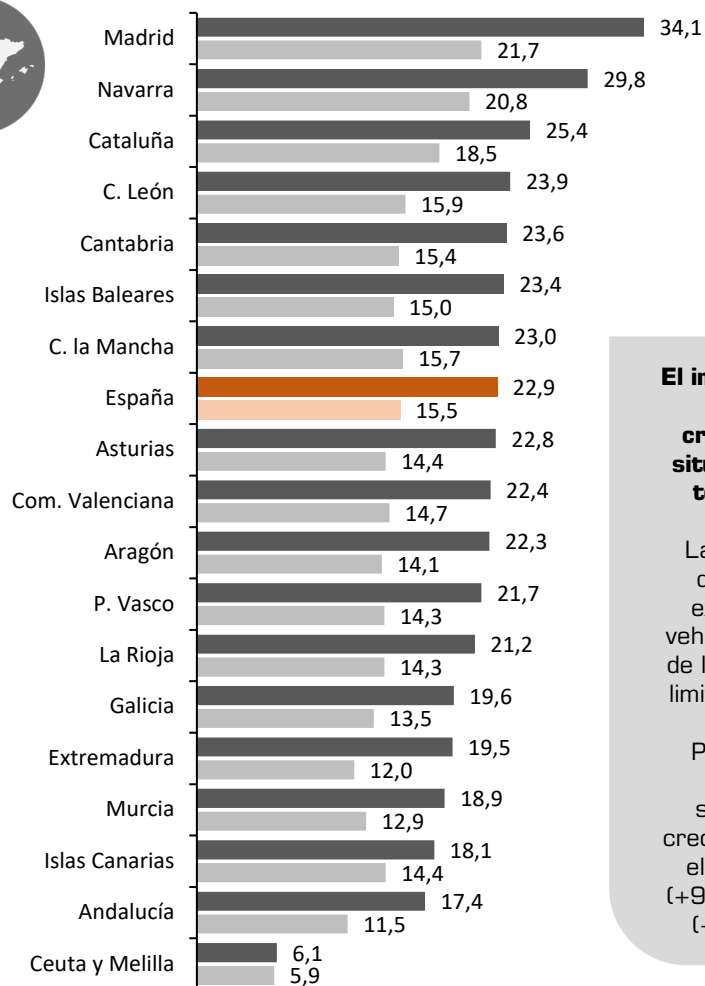
Distancia a los objetivos de infraestructura



Fuente: ANFAC en base a Electromaps.

1. INDICADOR GLOBAL DE ELECTROMOVILIDAD

Índice en base 100

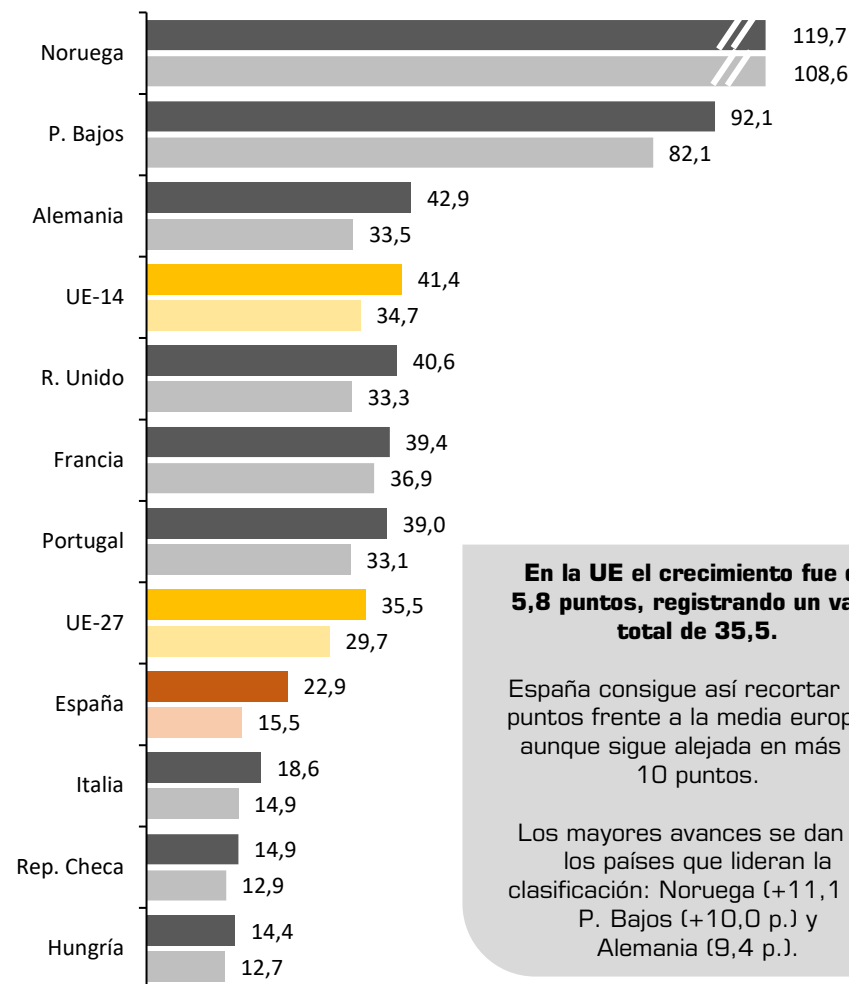


El indicador global de movilidad registró en 2025 un crecimiento de 7,4 puntos, situándose en una valoración total de 22,9 sobre 100.

La mejora registrada se ha debido en gran parte a la expansión del indicador de vehículos, siendo la aportación de la infraestructura algo más limitada a lo largo del periodo.

Por comunidad autónoma, Madrid destaca significativamente con un crecimiento de 12,4 puntos en el año, seguida de Navarra (+9 p.p. y Baleares y Asturias (+8,4 p. en ambos casos).

■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior



En la UE el crecimiento fue de 5,8 puntos, registrando un valor total de 35,5.

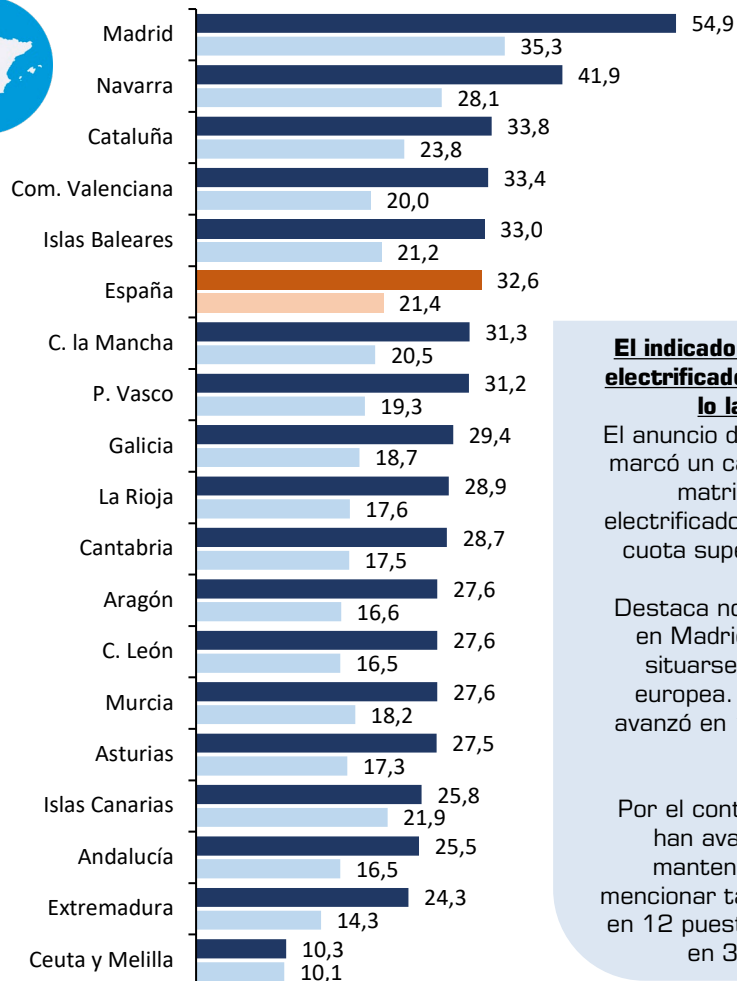
España consigue así recortar 1,6 puntos frente a la media europea, aunque sigue alejada en más de 10 puntos.

Los mayores avances se dan en los países que lideran la clasificación: Noruega (+11,1 p.), P. Bajos (+10,0 p.) y Alemania (9,4 p.).

■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior

2. INDICADOR DE PENETRACIÓN DEL VEHÍCULO ELECTRIFICADO

Índice en base 100

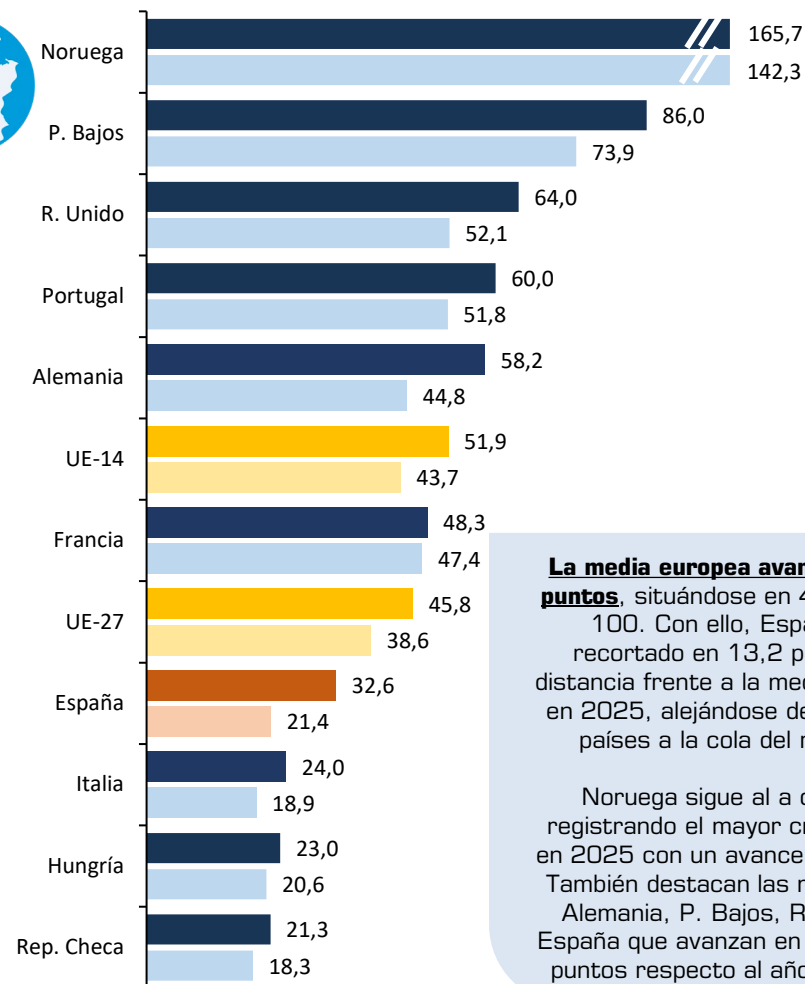


El indicador de mercado de vehículos electrificados creció en 11,2 puntos a lo largo del año 2025.

El anuncio del MOVES III 2025 en abril marcó un cambio en la tendencia de la matriculación de vehículos electrificados, que se mantuvo con una cuota superior al 20 % desde junio.

Destaca notablemente el crecimiento en Madrid (+19,6 p.), que pasa a situarse por encima de la media europea. Por otra parte, Navarra avanzó en 13,8 p. y Com. Valenciana en 13,4 p.

Por el contrario, Ceuta y Melilla solo han avanzado en 0,2 décimas, manteniéndose a la cola. Cabe mencionar también la caída de Canarias en 12 puestos tras haber crecido solo en 3,9 puntos en 2025.



La media europea avanza en 7,2 puntos,

situándose en 45,8 sobre 100. Con ello, España ha recortado en 13,2 puntos la distancia frente a la media europea en 2025, alejándose del resto de países a la cola del ranking.

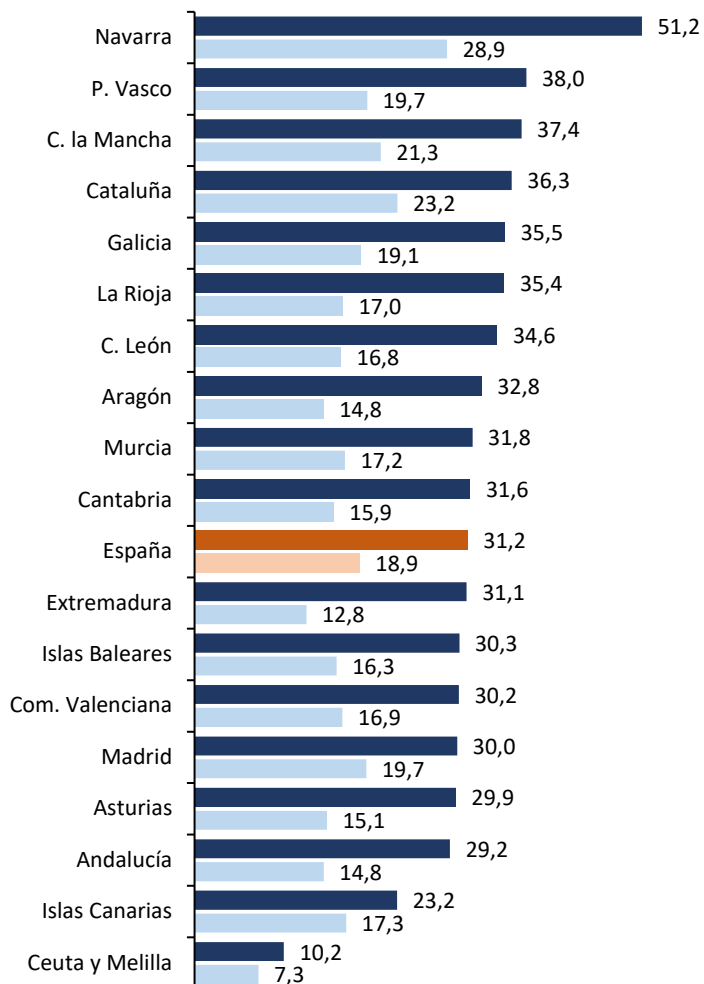
Noruega sigue al a cabeza, registrando el mayor crecimiento en 2025 con un avance de 23,4 p. También destacan las mejoras en Alemania, P. Bajos, R. Unido y España que avanzan en más de 10 puntos respecto al año anterior.

■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior

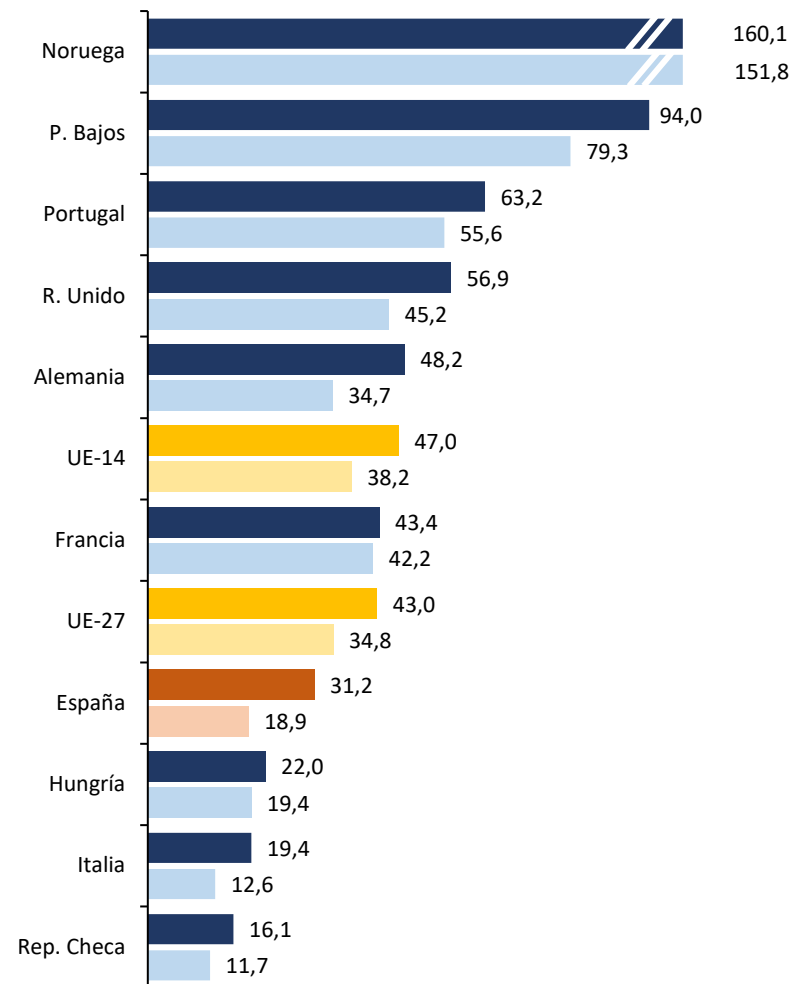
■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior

2.1. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE EL MERCADO TOTAL

Índice en base 100



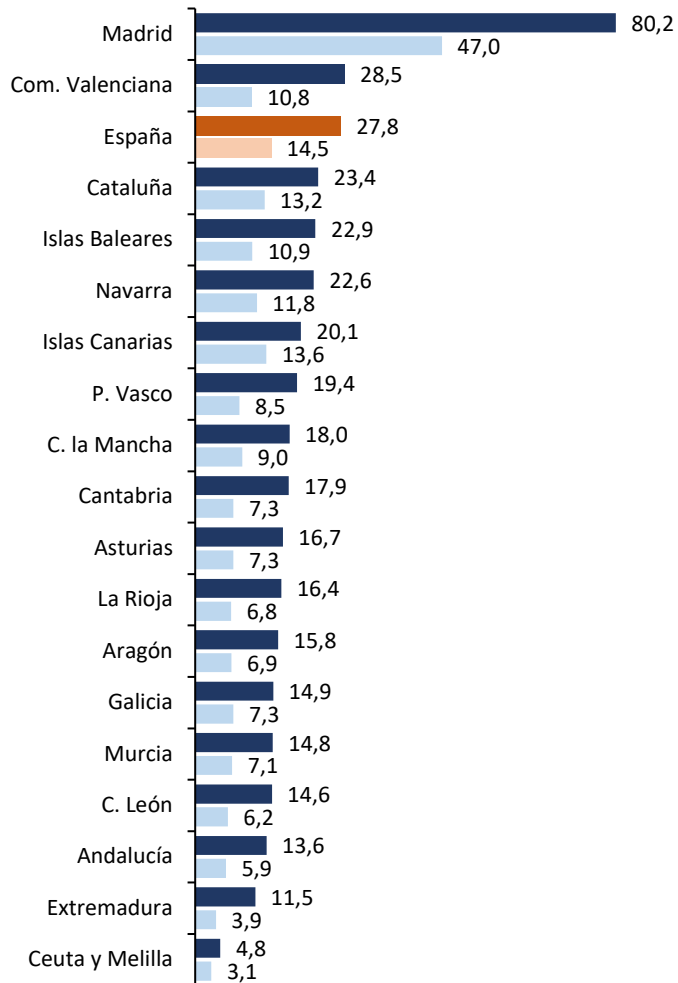
■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior



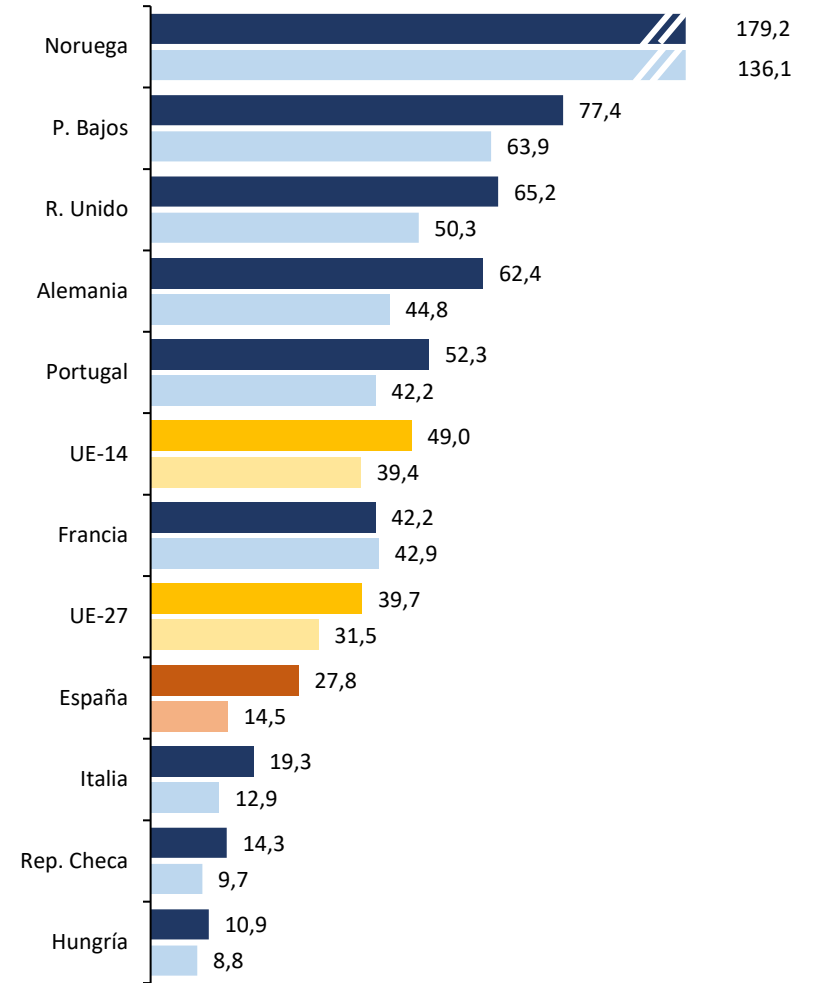
■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior

2.2. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE LA POBLACIÓN MOTORIZABLE

Índice en base 100



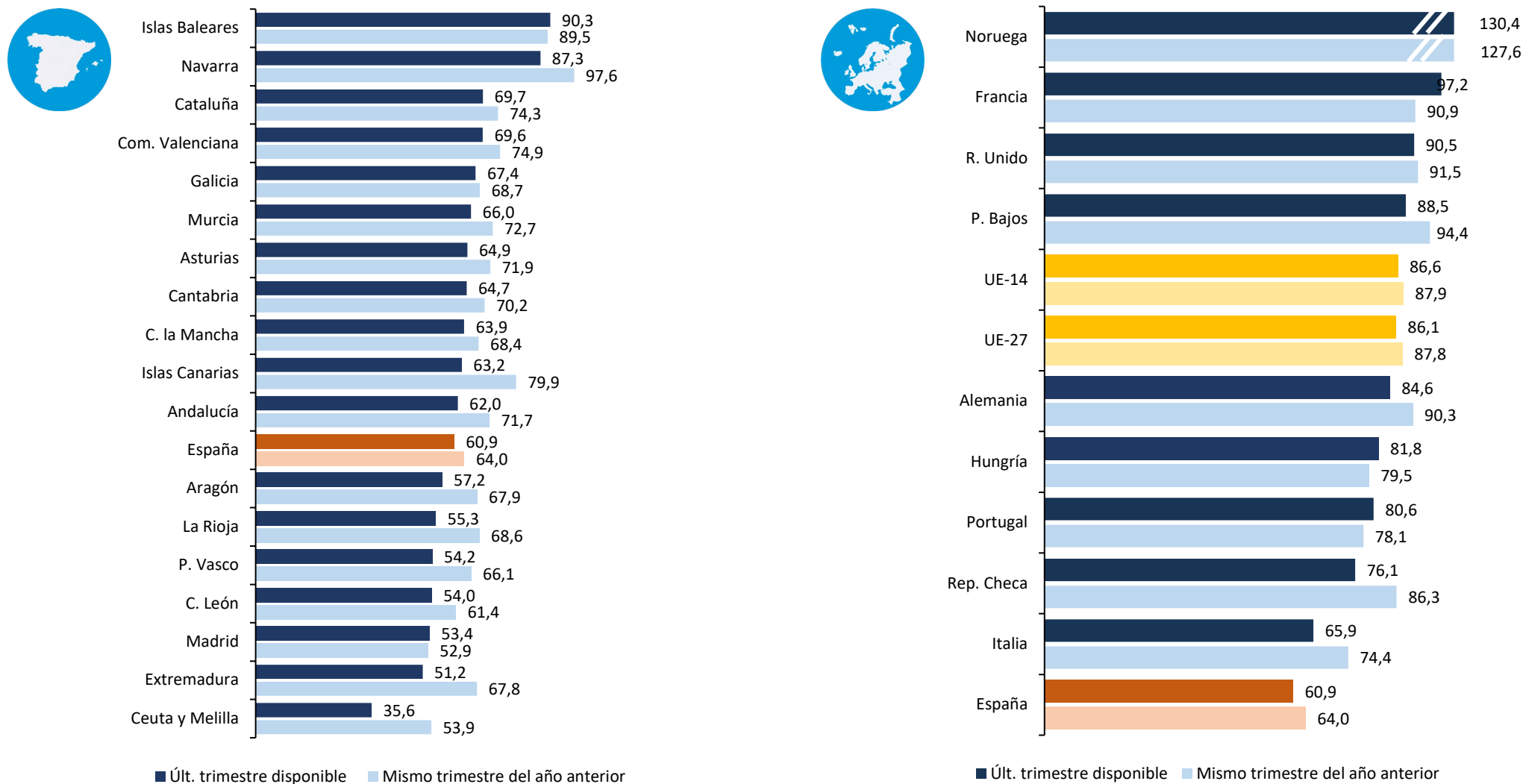
■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior



■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior

2.3. INDICADOR DE VEHICULO ELECTRICO PURO SOBRE EL MERCADO ELECTRIFICADO

Índice en base 100

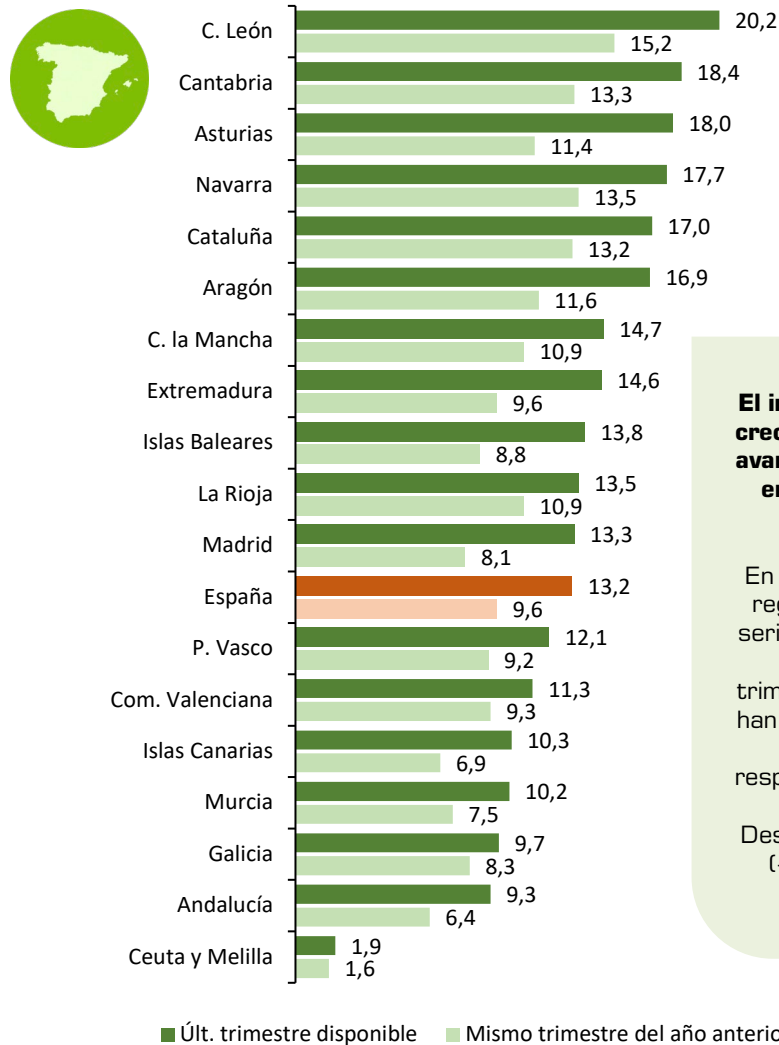


Fuente: elaboración ANFAC con datos de Ideauto, ACEA, Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

Nota: Ideauto (España y sus CC. AA.) y ACEA (resto de países).

3. INDICADOR DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

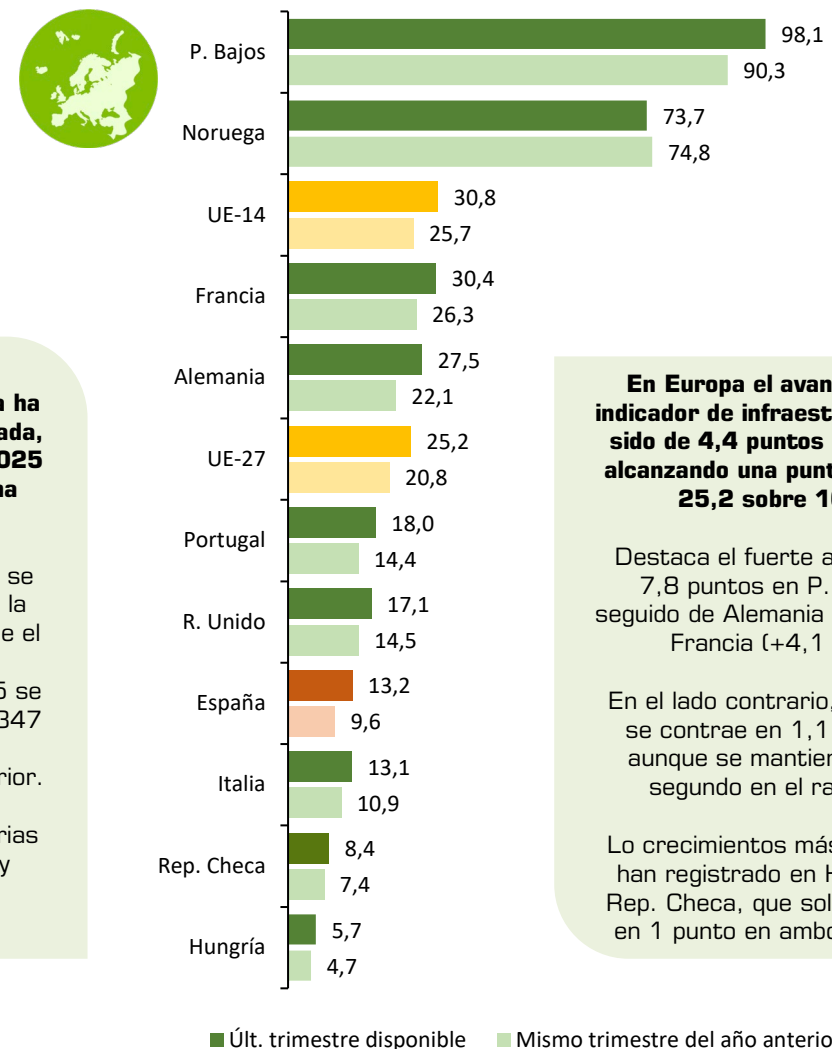
Índice en base 100



El indicador de infraestructura ha crecido de manera más moderada, avanzando en 3,6 puntos en 2025 en España hasta alcanzar una puntuación de 13,2.

En el primer trimestre del año se registró el mayor aumento de la serie de puntos totales. Aunque el avance se moderó en los trimestres siguientes, en 2025 se han registrado un total de 14.347 nuevos puntos disponibles respecto al cierre del año anterior.

Destacan las mejoras en Asturias (+6,6 p.), Aragón (+5,3 p.) y Madrid (+5,2 p.).



En Europa el avance en el indicador de infraestructura ha sido de 4,4 puntos en 2025, alcanzando una puntuación de 25,2 sobre 100.

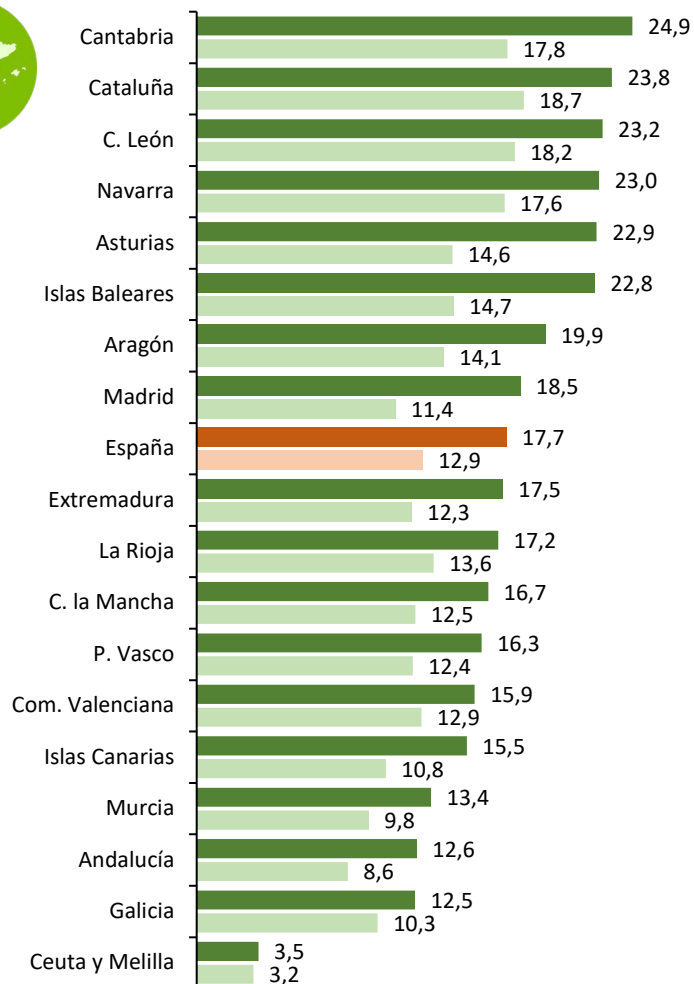
Destaca el fuerte avance de 7,8 puntos en P. Bajos, seguido de Alemania (+5,4 p.) y Francia (+4,1 p.).

En el lado contrario, Noruega se contrae en 1,1 puntos, aunque se mantiene como segundo en el ranking.

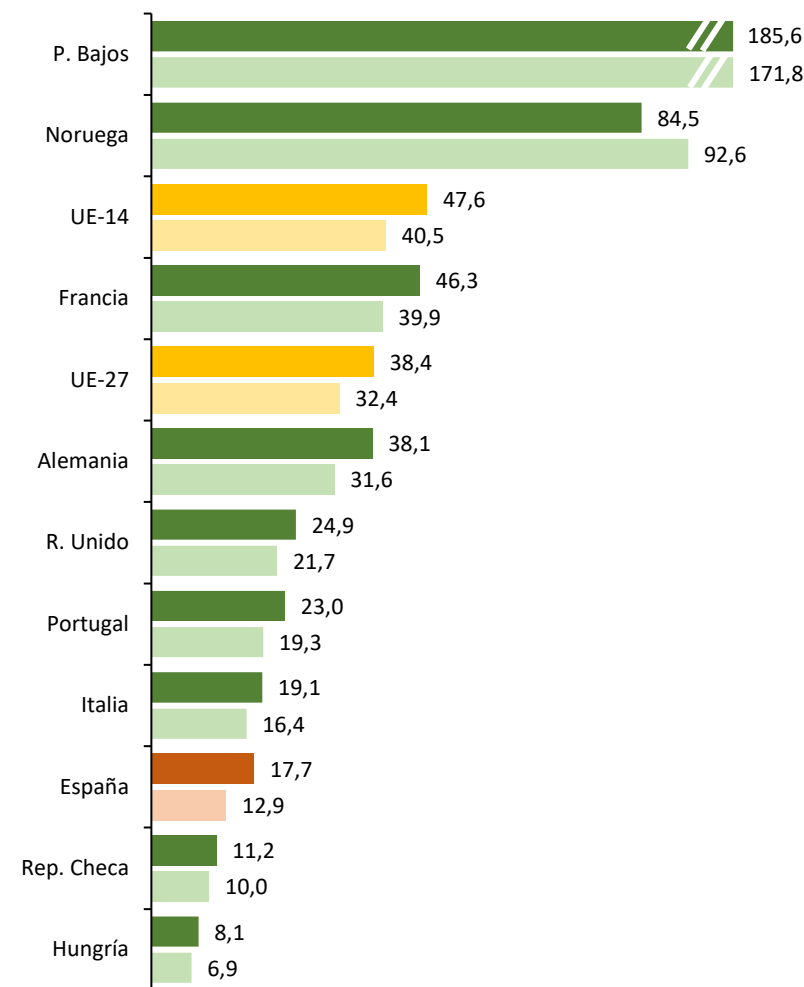
Lo crecimientos más bajos se han registrado en Hungría y Rep. Checa, que solo mejoran en 1 punto en ambos casos.

3.1. INDICADOR INFRAESTRUCTURA DE RECARGA SOBRE POBLACIÓN MOTORIZABLE

Índice en base 100



■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior



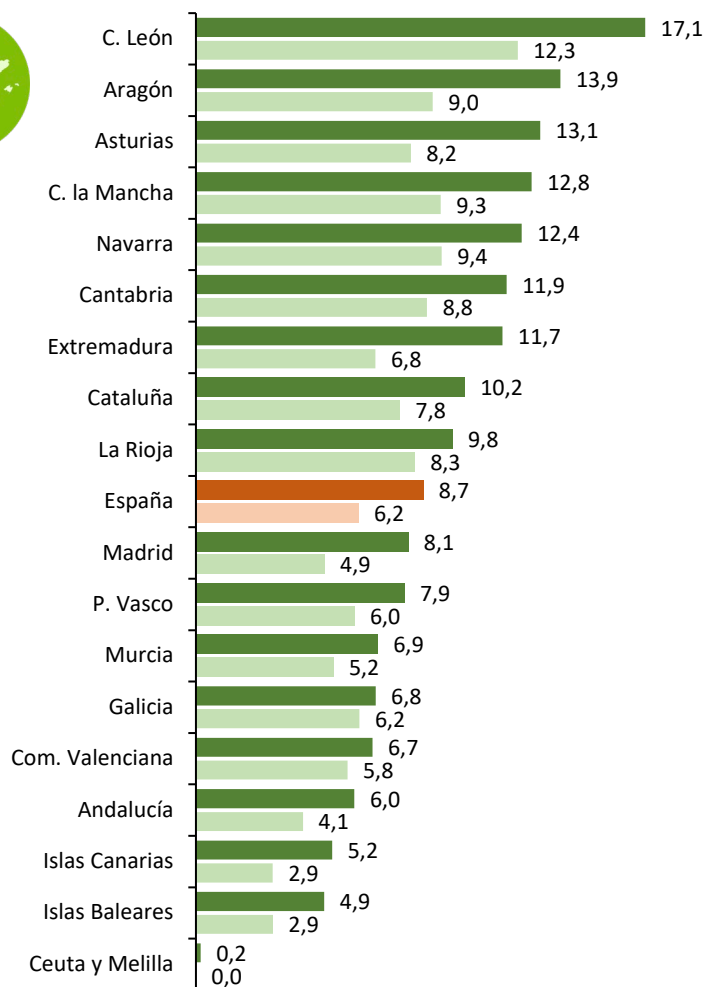
■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior

Fuente: elaboración ANFAC con datos de Electromaps, EAFO, Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

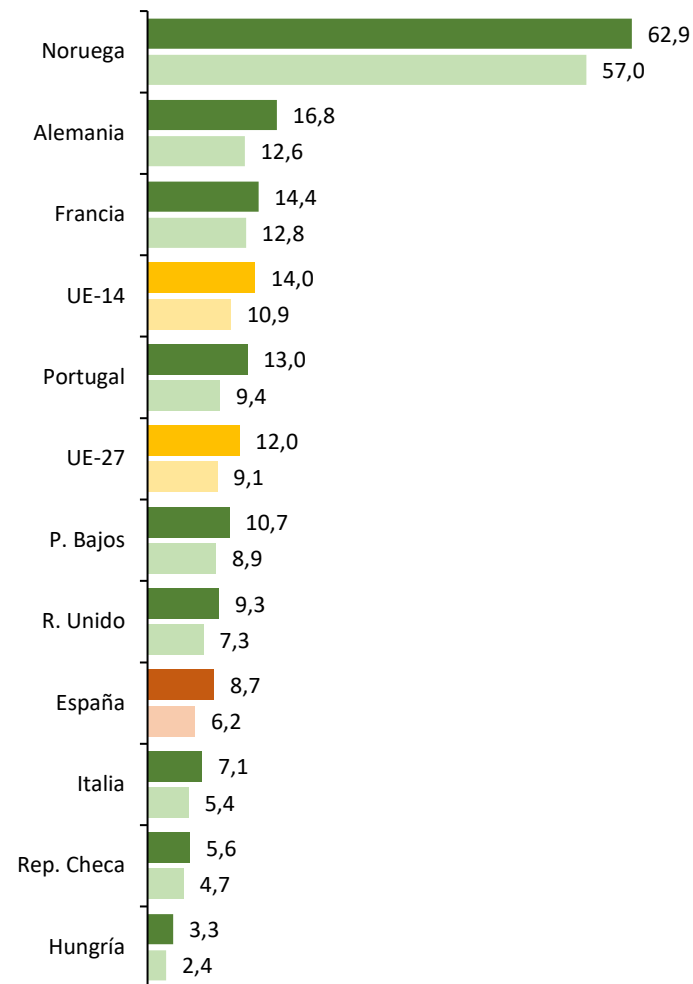
Nota: los datos relativos a España y sus CC. AA. son de elaboración propia en base a datos de Electromaps, considerando puntos operativos y que permitan cargar simultáneamente, mientras que para el resto de los países se usan los publicados por EAFO. El dato utilizado para España no necesariamente coincide con el proporcionado por EAFO, pero es el que consideramos más aproximado a la realidad ante la falta de una plataforma de información oficial de puntos a nivel nacional.

3.2. INDICADOR INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA CON POTENCIA $P \geq 50$ kW

Índice en base 100



■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior



■ Últ. trimestre disponible ■ Mismo trimestre del año anterior

Fuente: elaboración ANFAC con datos de Electromaps, EAFO, Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

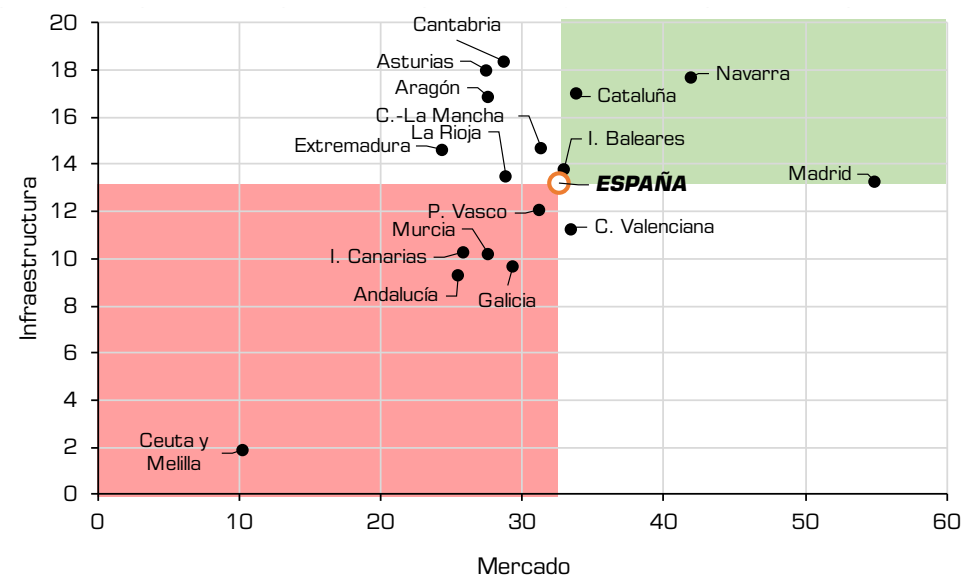
Nota: los datos relativos a España y sus CC. AA. son de elaboración propia en base a datos de Electromaps, considerando puntos operativos y que permitan cargar simultáneamente, mientras que para el resto de los países se usan los publicados por EAFO. El dato utilizado para España no necesariamente coincide con el proporcionado por EAFO, pero es el que consideramos más aproximado a la realidad ante la falta de una plataforma de información oficial de puntos a nivel nacional.

4. COMPARATIVA REGIONAL E INTERNACIONAL

Área verde: CC. AA. por encima de la media nacional en ambos indicadores.

Área blanca: CC. AA. por encima de la media nacional en uno de los indicadores.

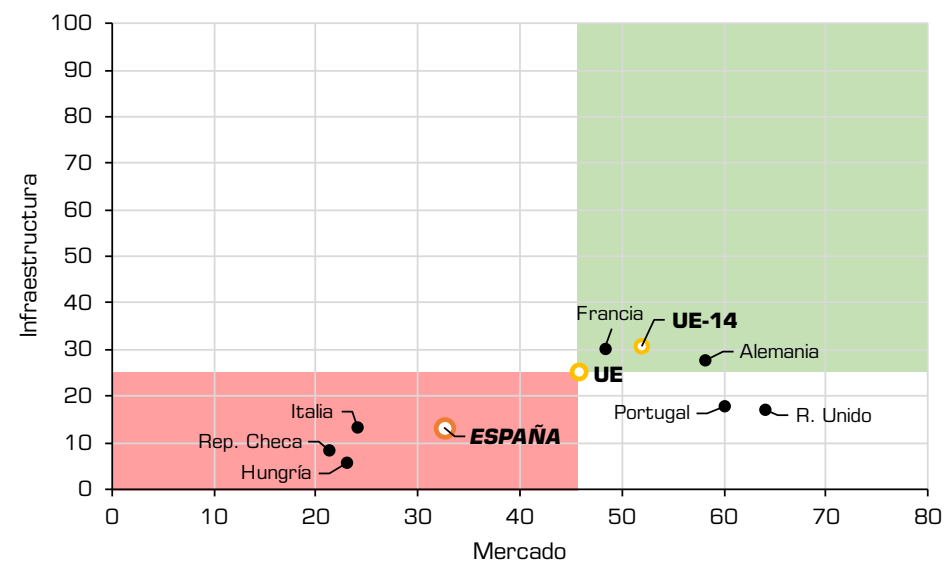
Área roja: CC. AA. por debajo de la media nacional en ambos indicadores.



Área verde: país por encima de la media europea.

Área blanca: país por encima de la media europea en uno de los indicadores.

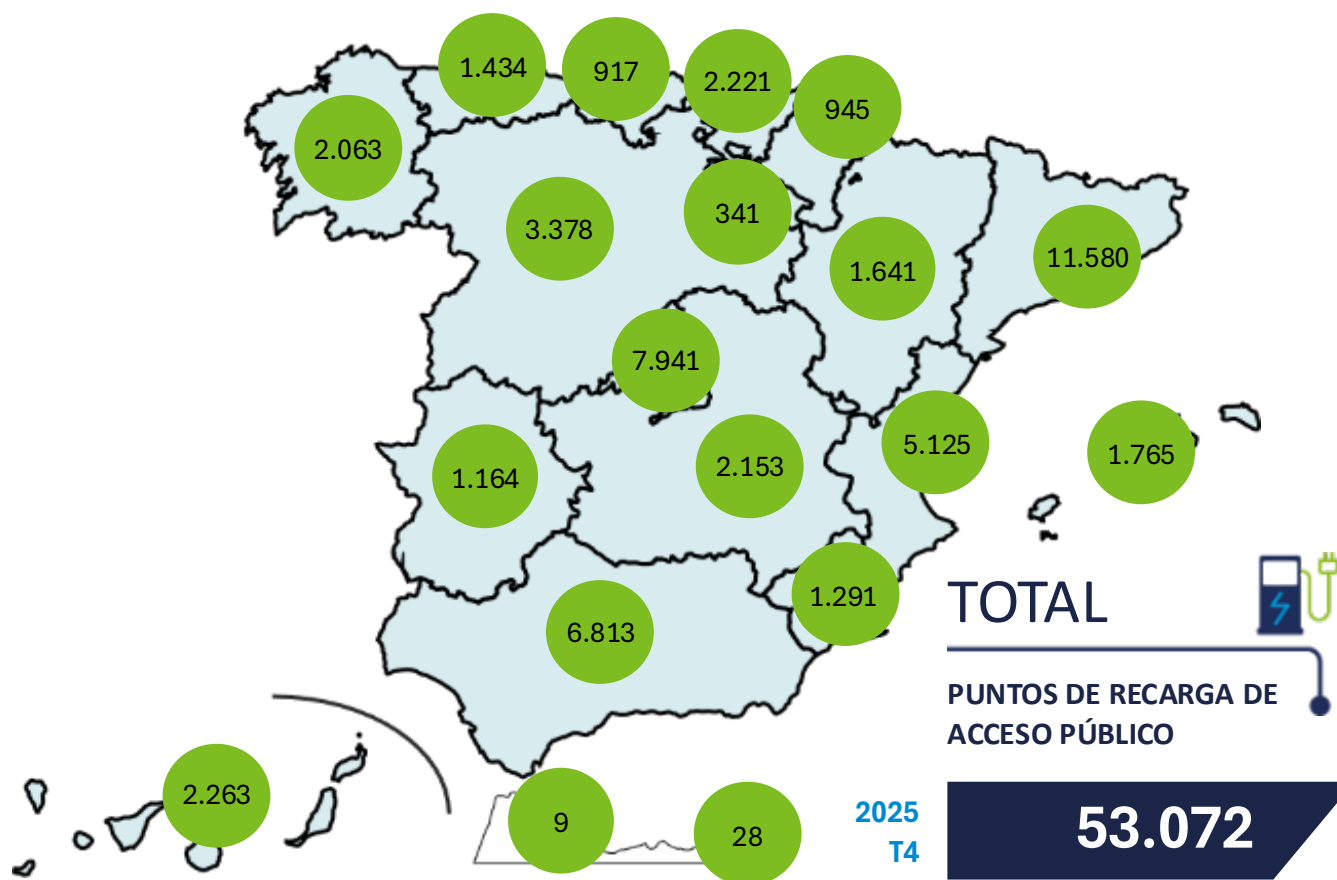
Área roja: país por debajo de la media europea en ambos indicadores.



5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Infraestructura de recarga de acceso público

Última actualización **31 de diciembre de 2025**



El año cierra con un aumento total de **14.347 puntos** de recarga de acceso público, el mayor crecimiento anual registrado en el Barómetro de la Electromovilidad de ANFAC.

Sin embargo, tan solo ha aumentado en **965 puntos** durante el cuarto trimestre de 2025, ralentizándose la tendencia positiva acumulada durante los tres primeros trimestres.

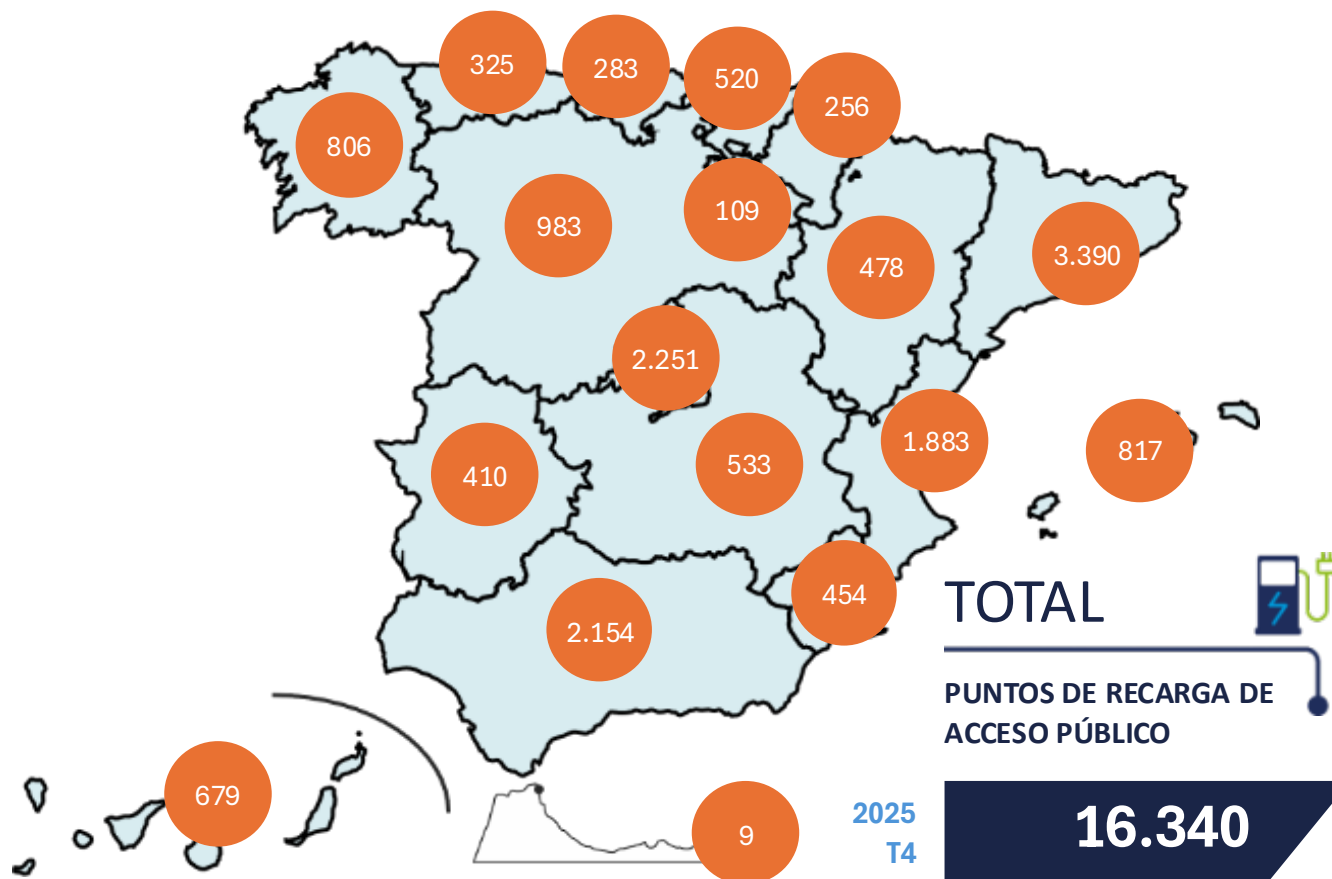
Desde la óptica de la calidad de los puntos, el **30 % la infraestructura de recarga de acceso público cuenta** con potencias superiores a 22 kW, aún lejos del objetivo establecido por ANFAC del 47 % para 2025 para estas potencias.

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público que se encuentra fuera de servicio



Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

En el cuarto trimestre de 2025 se encuentran 16.340 puntos de recarga de acceso público fuera de servicio, bien sea por encontrarse en mal estado, averiados o que aún no se han podido conectar a la red de distribución eléctrica. Esto supone un 24 % de la infraestructura de recarga de acceso público instalada en España.

Si estos puntos estuvieran operativos, en España habría 69.412 puntos de recarga de acceso público.

Para evitar experiencias negativas en el proceso de recarga, es de vital importancia poner foco en esta situación, así como avanzar con rapidez y precisión en **una única plataforma** oficial de información al usuario que ofrezca información estática y dinámica (disponibilidad y precio) fiable.

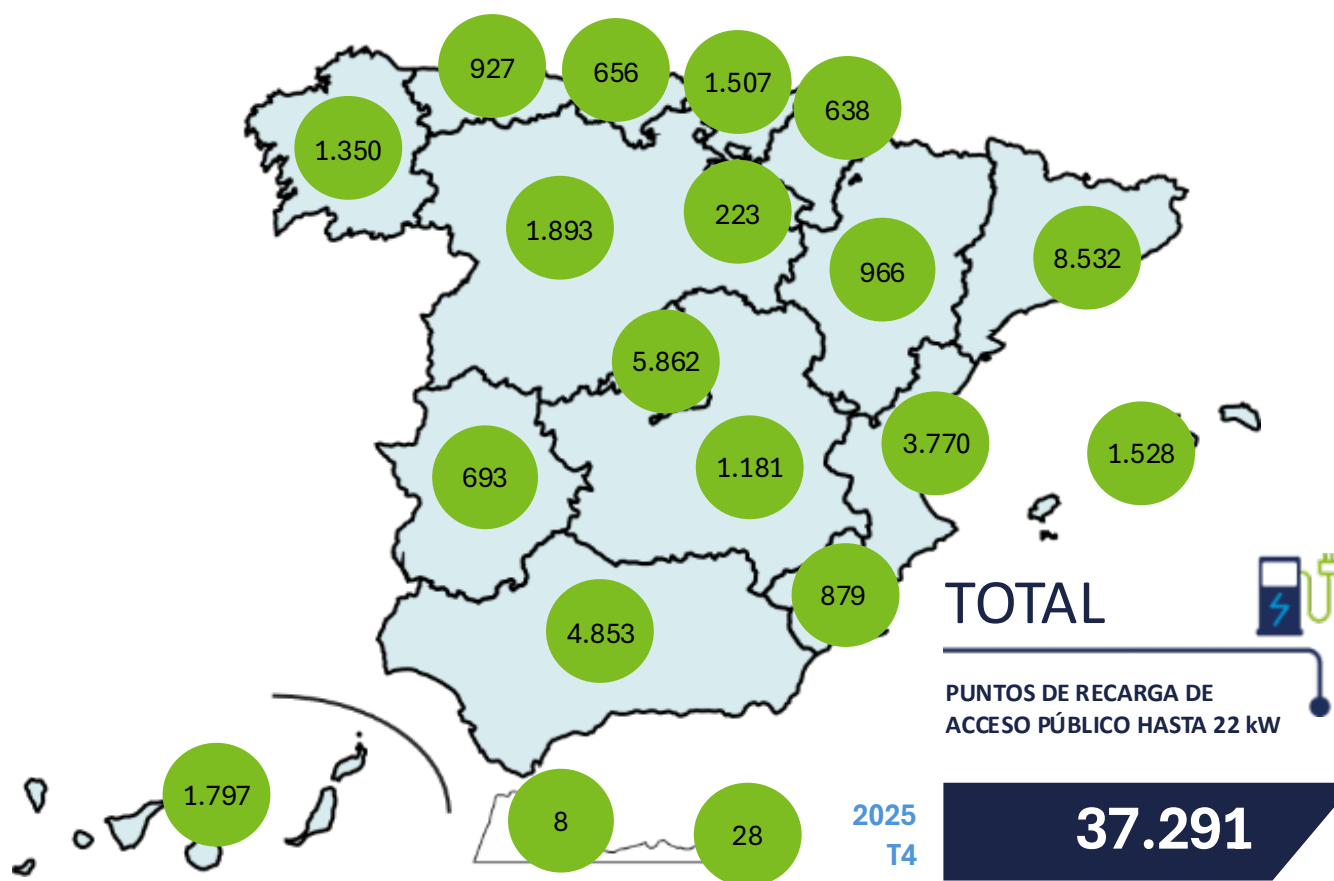
NOTA: La fuente de información sobre el estado de fuera de servicio de los puntos de recarga, en la que se basa este análisis, es proporcionada por los usuarios de los puntos de recarga.

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización **31 de diciembre de 2025**

Infraestructura de recarga de acceso público $P \leq 22$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



En el último trimestre de 2025 se han instalado **1.140 puntos** de recarga con potencia de 22 kW o inferior.

A lo largo del año, estos puntos han aumentado en **9.742 unidades**.

De este modo, se mantiene aproximadamente en un 70 % los puntos de recarga de acceso público de baja potencia, lo cual implica hablar de tiempos de recarga mínimos de 3 horas.

Este es un punto crítico para el despliegue del vehículo eléctrico como vehículo de "todo uso" frente a la percepción actual de utilización de éste como segundo o tercer vehículo para zonas urbanas. Así mismo, este es un punto esencial para hablar de electrificación en el transporte pesado de mercancías y personas.

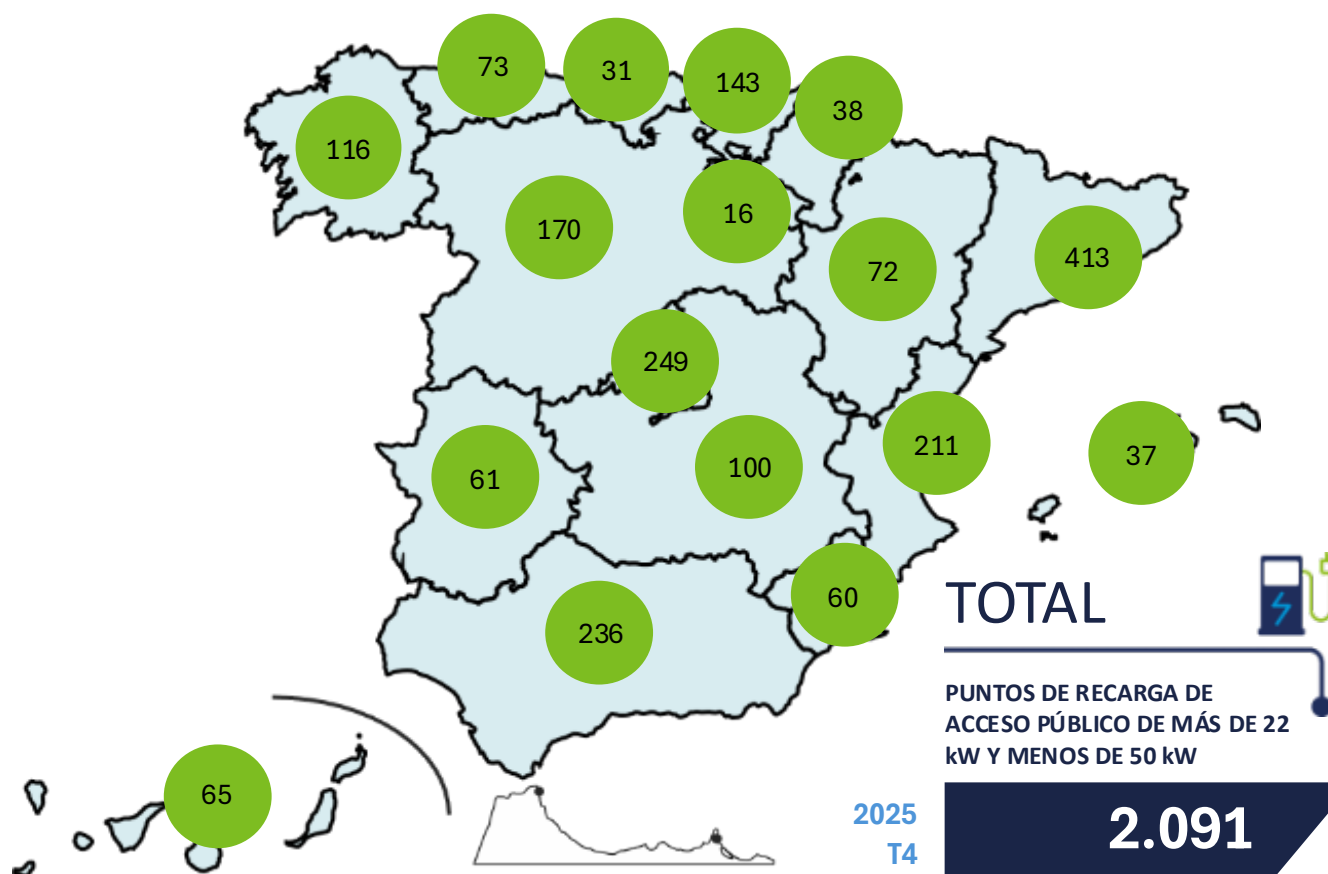
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público $22 < P < 50$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 3 - 1:20 horas)



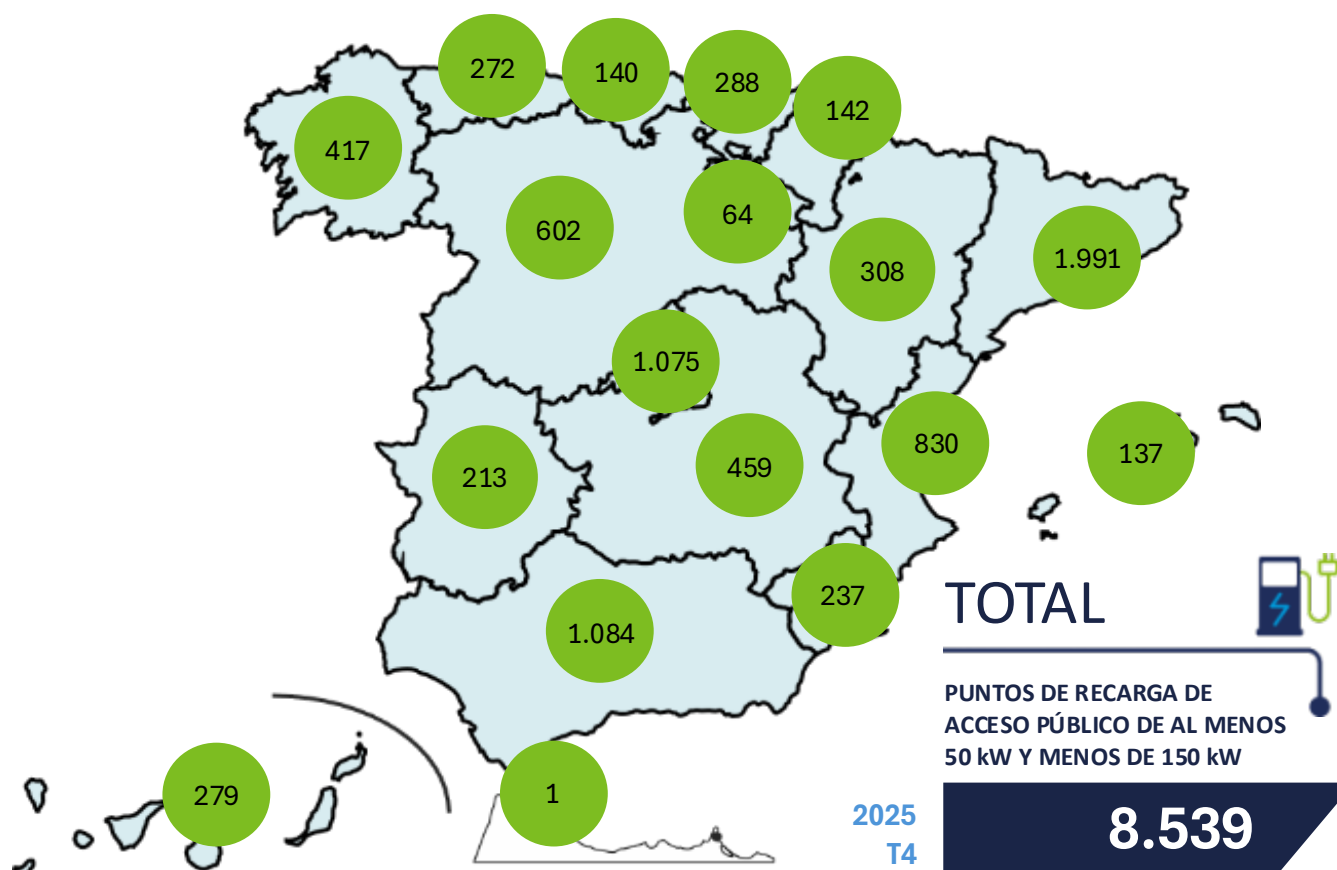
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público $50 \leq P < 150$ [kW]

⌚ (Tiempo de recarga ~ 1:20 horas - 27 minutos)



Durante 2025 se ha registrado un aumento de **2.008 puntos de recarga** entre 50 kW y 150 kW de potencia, un dato similar al de los dos años anteriores.

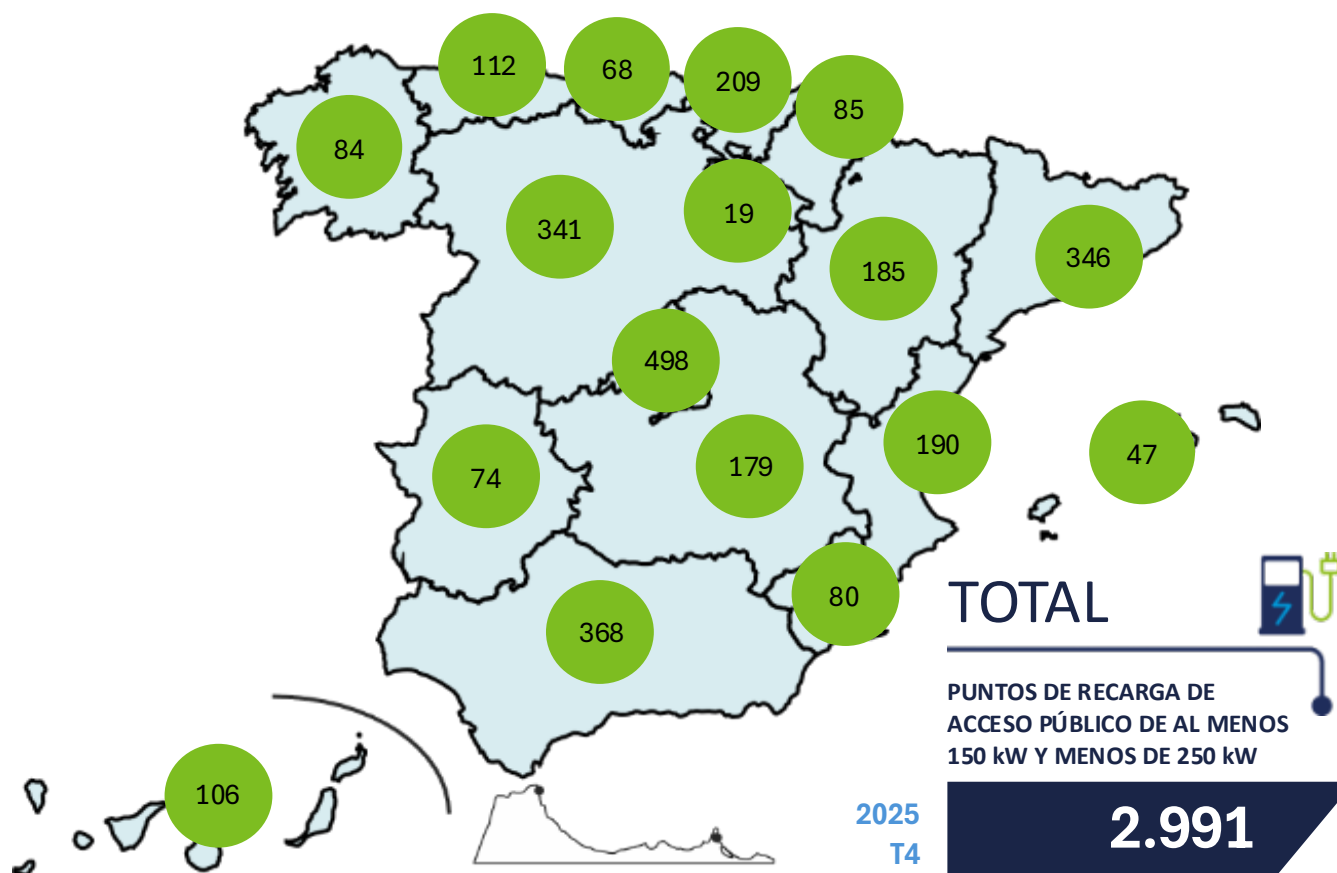
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización **31 de diciembre de 2025**

Infraestructura de recarga de acceso público $150 \leq P < 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



Durante 2025 este rango de potencias ha aumentado en **1.173 puntos de recarga**, siendo un crecimiento similar al del año 2024.

El despliegue de puntos de recarga de al menos 150 kW es fundamental para que el vehículo eléctrico pueda ser empleado en trayectos de larga distancia por carretera, permitiendo tiempos de carga de entre 15 y 27 minutos. Así mismo, es esencial para el transporte pesado de mercancías y personas, pues los vehículos dedicados a este fin comienzan a cargar en potencias de 150 kW.

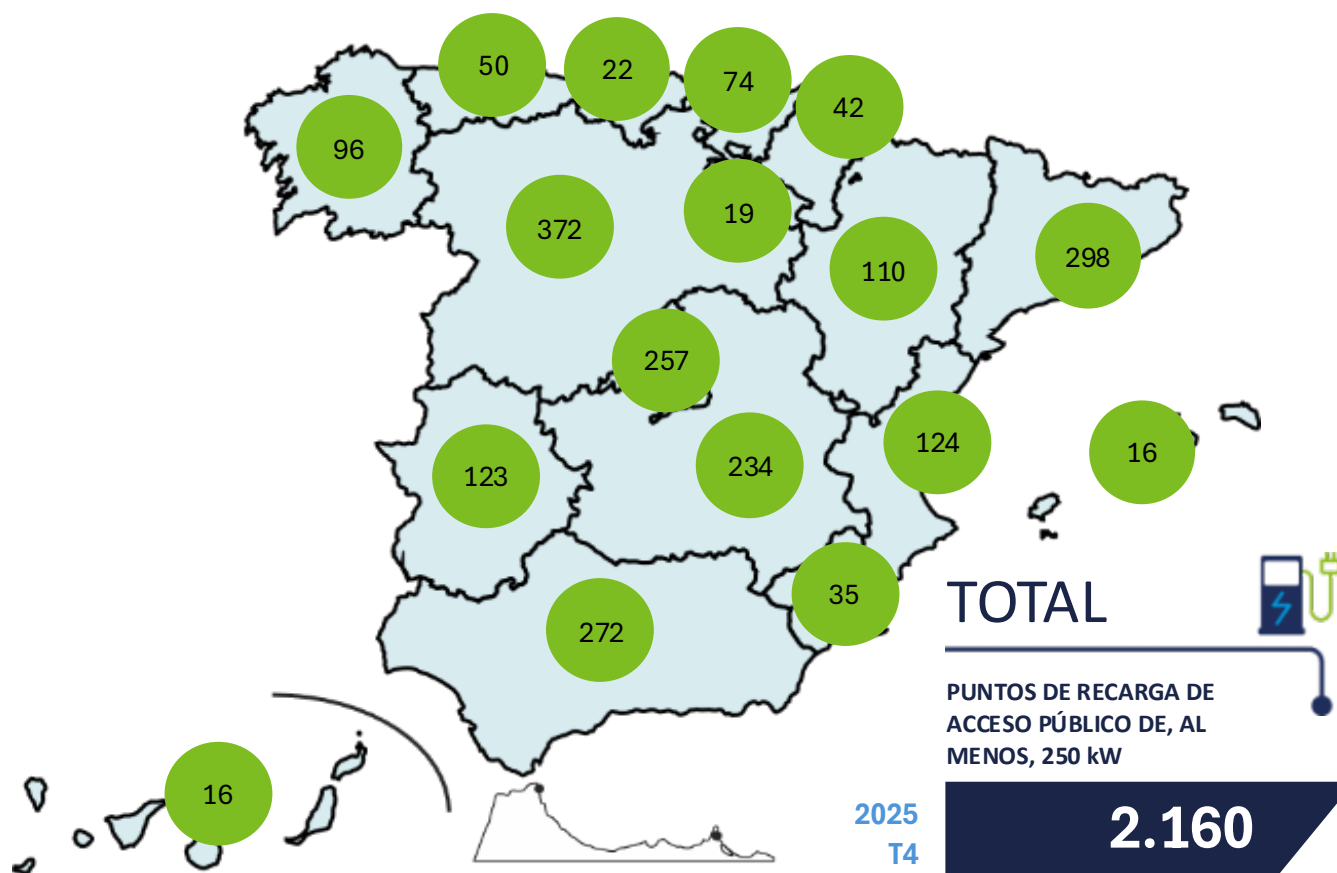
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público $P \geq 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga de menos de 15 - 10 minutos)



Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

Los puntos de recarga a partir de 250 kW han aumentado en **80 unidades** en el cuarto trimestre de 2025. Durante el año 2025, este rango de potencias ha aumentado en 723 puntos de recarga, siendo un crecimiento similar, pero ligeramente inferior, al del año 2024.

El despliegue de este tipo de infraestructura de alta potencia, que permite recargas similares a la experiencia de repostaje de un vehículo de combustión interna, es esencial para el verdadero despliegue del vehículo eléctrico, más aún, teniendo en cuenta que la tecnología actual de los vehículos ligeros de baterías ya se presenta con potencias de carga superiores a 100 kW e irá incrementándose rápidamente con la introducción de nuevos modelos. Es además **absolutamente necesaria para los vehículos pesados**.

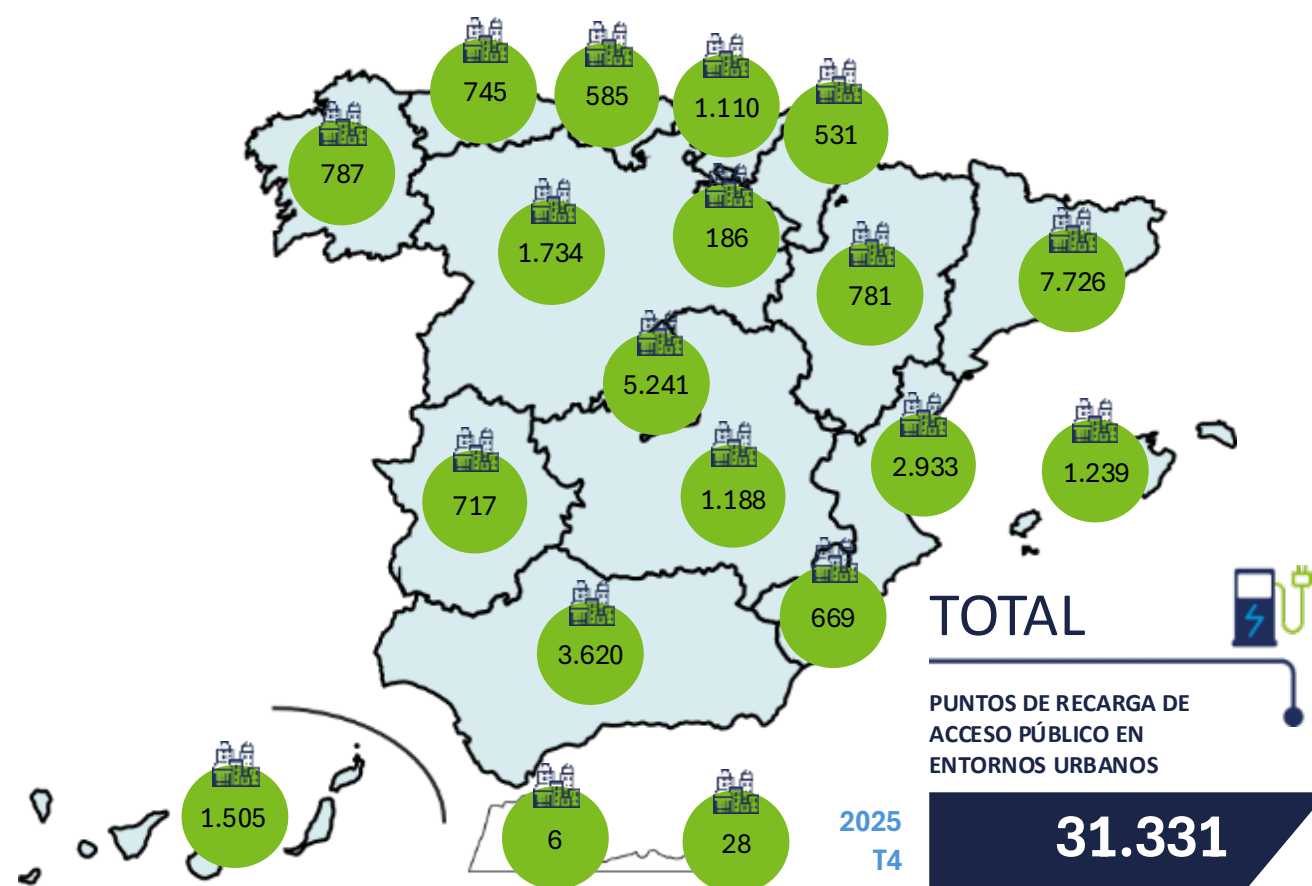
Aproximadamente **7 de cada 10** de los puntos de recarga de acceso público de alta potencia responde a proyectos de fabricantes de automóviles.

Las dificultades administrativas asociadas al desarrollo de estos proyectos son una de las barreras más importantes en la actualidad, aspecto que tiene paralizados muchos proyectos, siendo un punto crítico el acceso a la red de distribución de electricidad.

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos



Entre enero y diciembre de 2025 se han instalado **8.635 puntos en ámbito urbano**, un 41 % superior al crecimiento del año anterior.

En total, el 59 % de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ubicada en el ámbito urbano.

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO EN ENTORNOS URBANOS

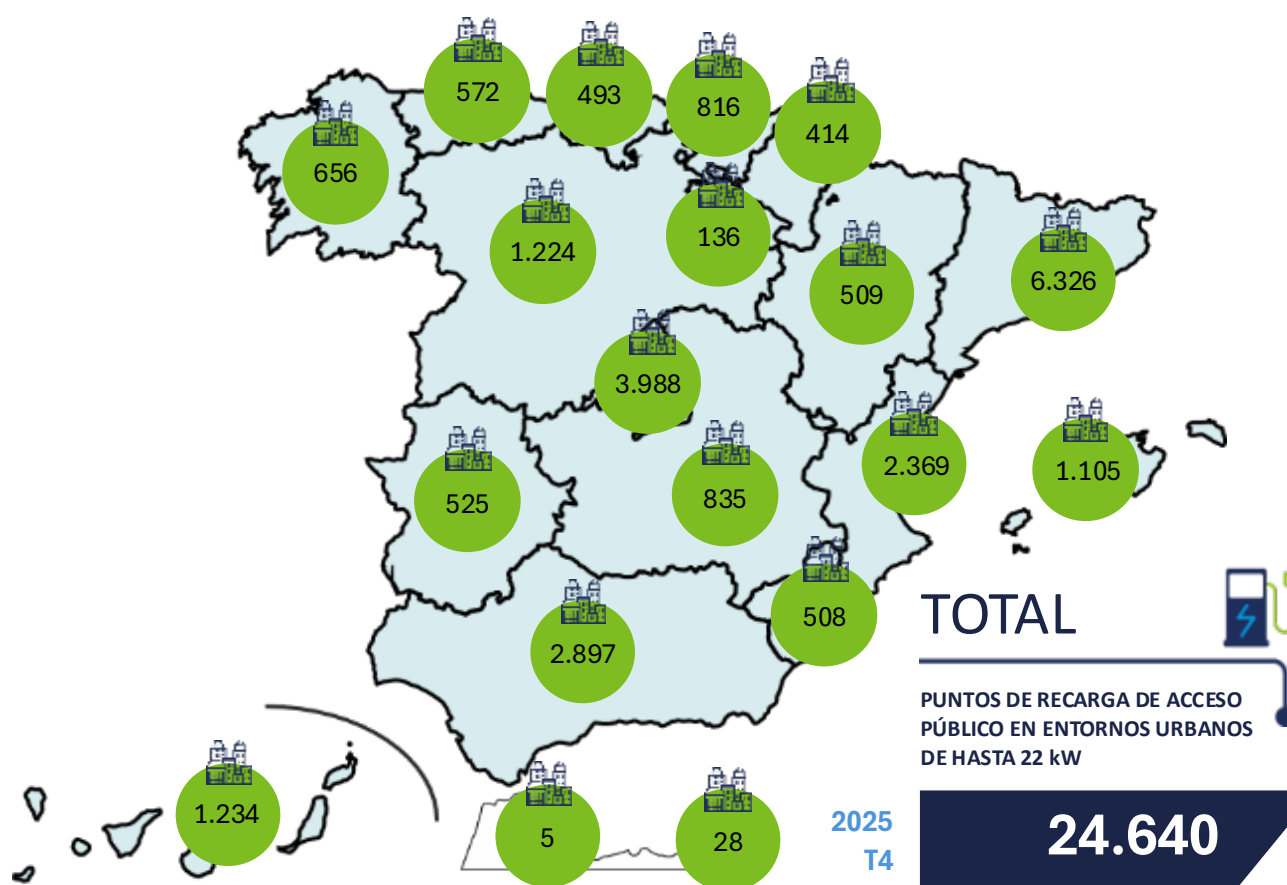
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $P \leq 22$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



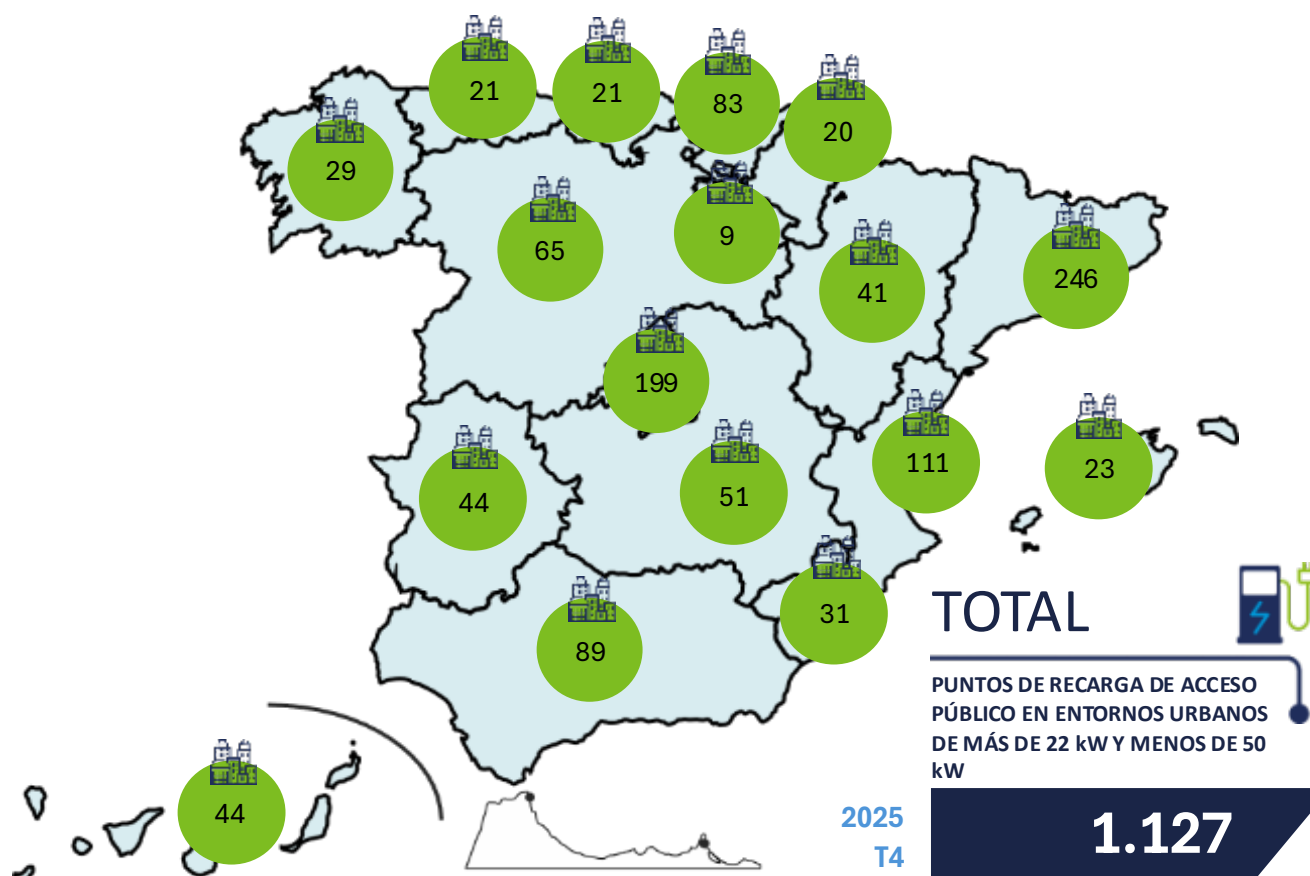
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $22 < P < 50$ [kW]

⌚ (Tiempo de recarga ~ 3 - 1:20 horas)



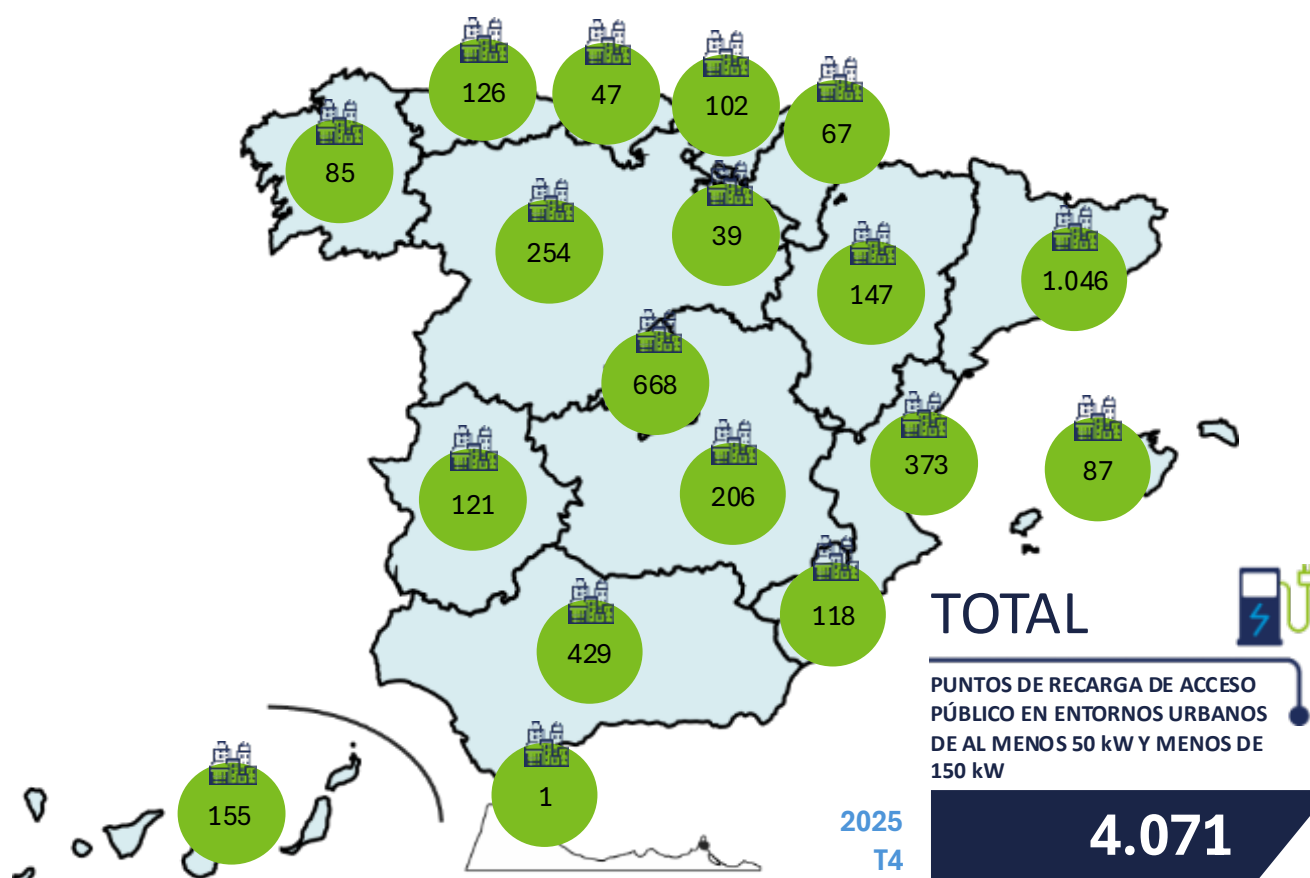
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $50 \leq P < 150$ [kW]

⌚ (Tiempo de recarga ~ 1:20 horas - 27 minutos)



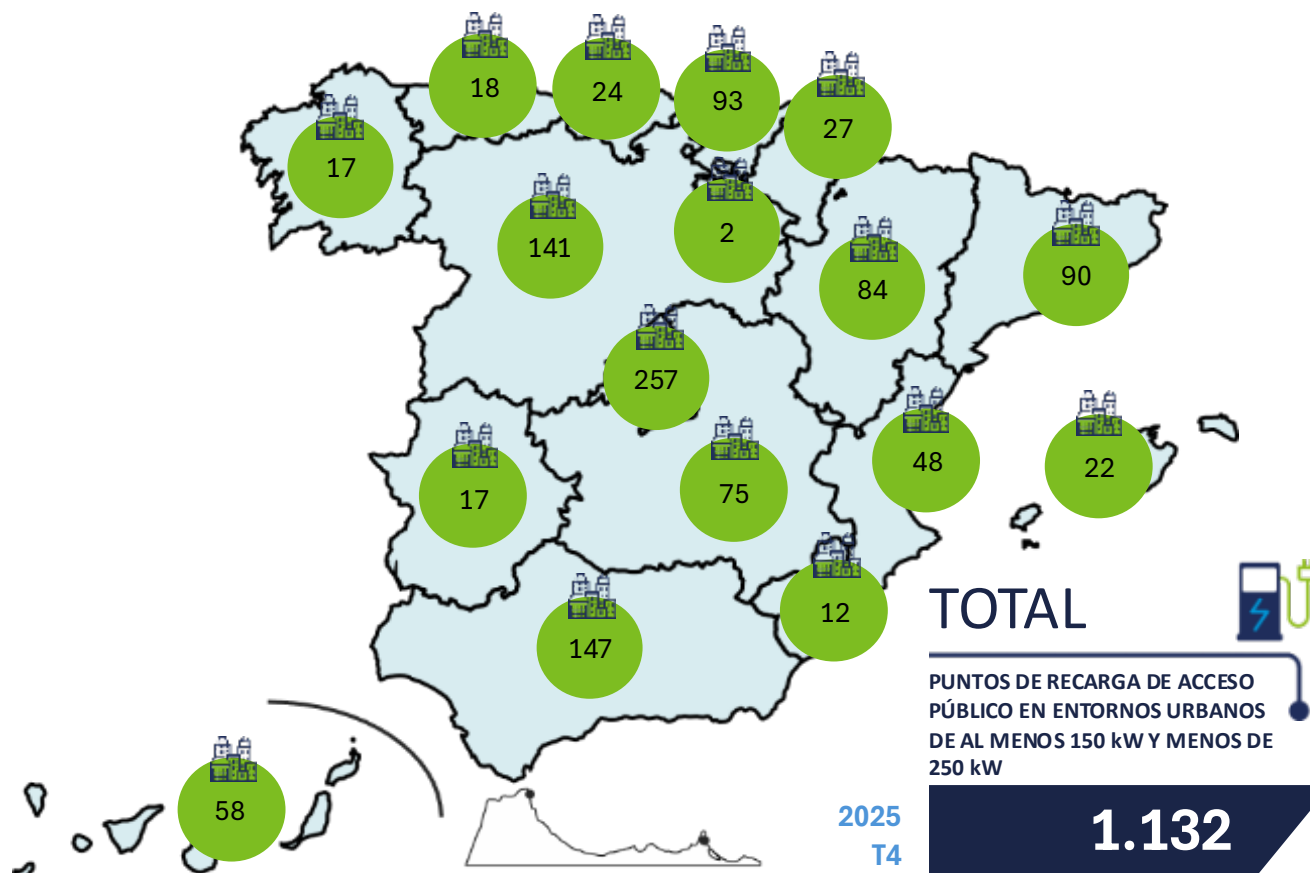
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $150 \leq P < 250$ [kW]

⌚ (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



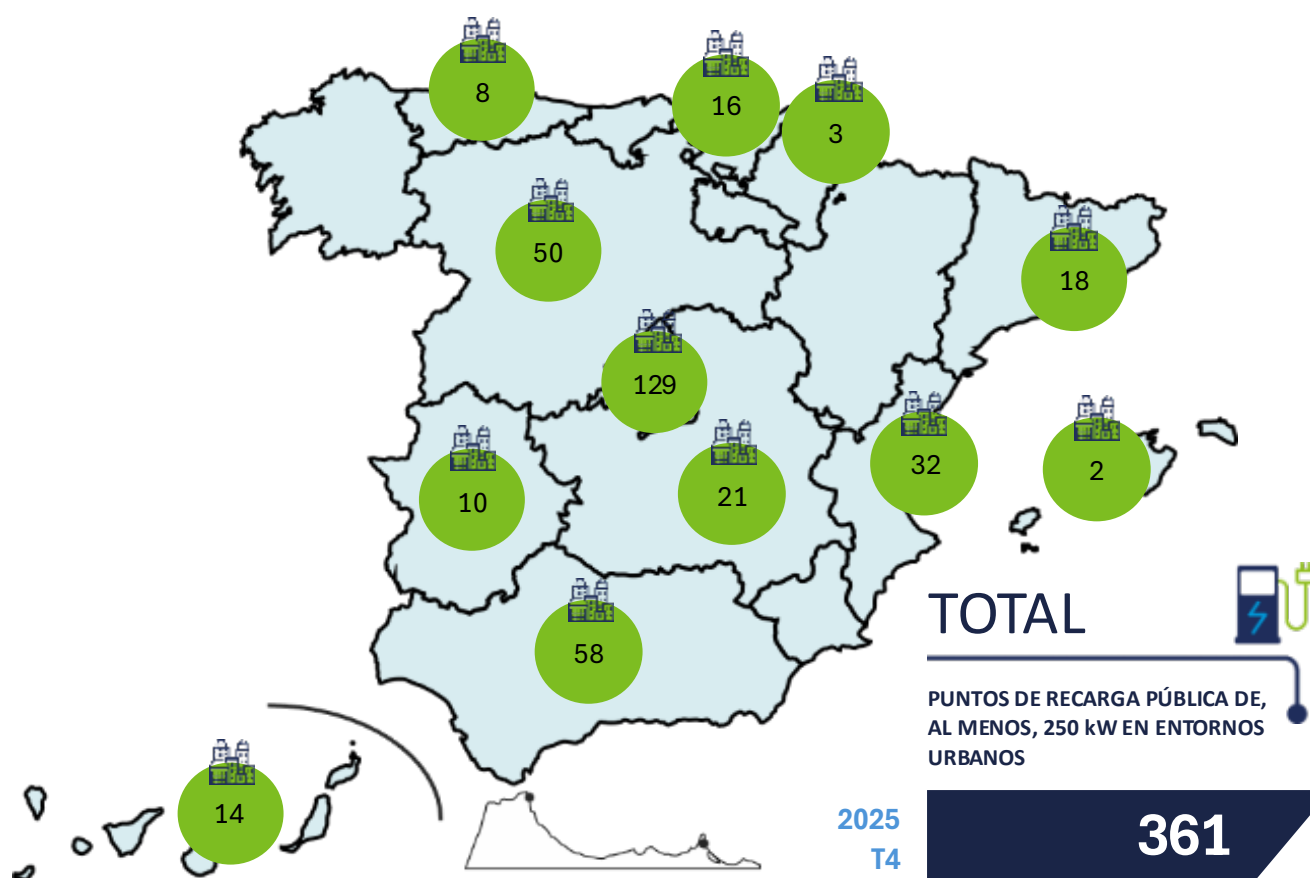
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $P \geq 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga de menos de 15 - 10 minutos)

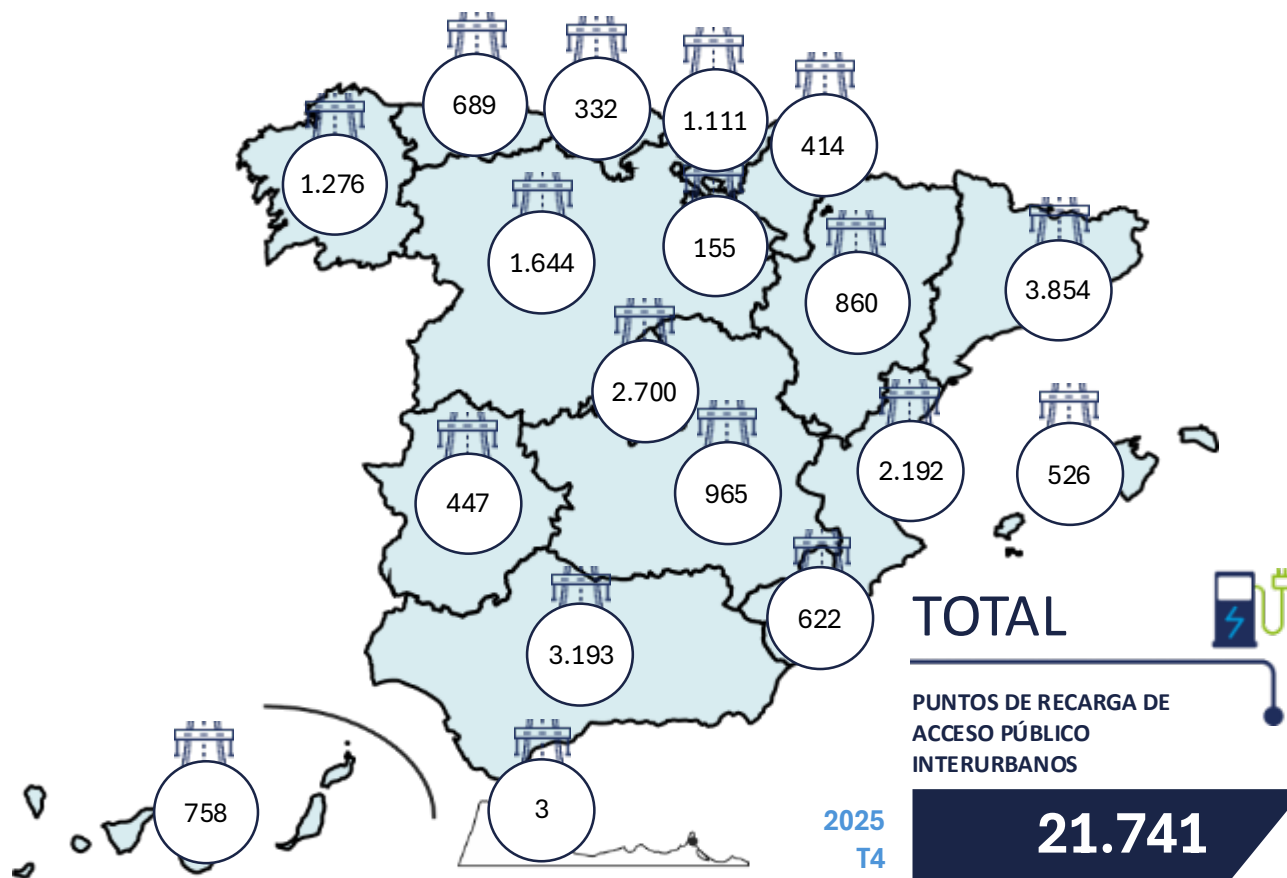


Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos



**PUNTOS DE RECARGA DE
ACCESO PÚBLICO
INTERURBANOS**

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

En 2025 se han instalado **5.712 puntos en zonas interurbanas**, un 74 % más que durante 2024. Si bien el 41 % de la infraestructura de recarga de acceso público en España es interurbana, **el 57 % de los puntos de recarga interurbanos tienen potencias de como mucho 22 kW** que presenta tiempos de recarga muy elevados y una barrera de uso muy importante para el consumidor.

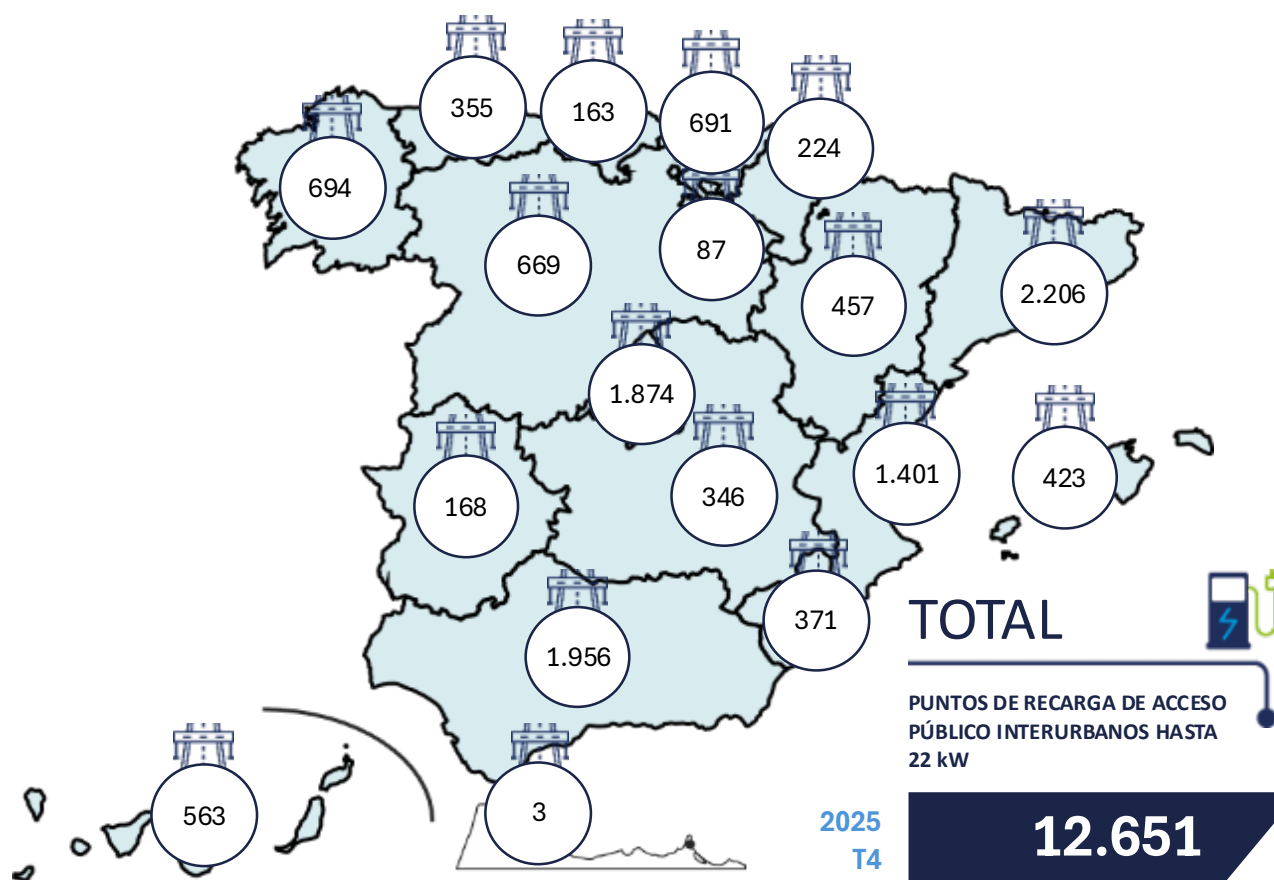
La recarga interurbana debe enfocarse a altas potencias pues puntos de recarga por debajo de 22 kW son inasumibles en recorridos interurbanos, ya que el uso de estos puntos supone tiempos mínimos de recarga de 3 horas.

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $P \leq 22$ [kW]

🕒 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



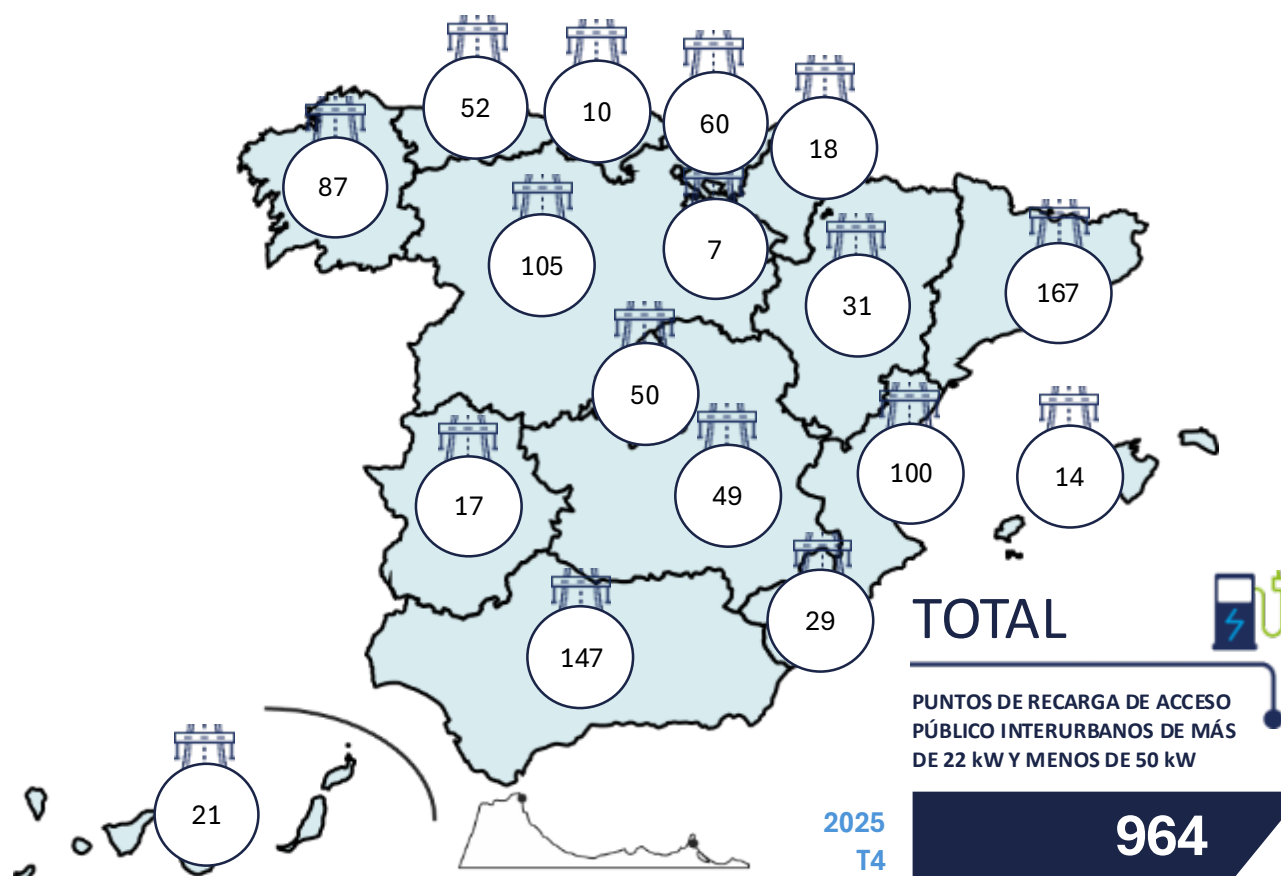
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $22 < P < 50$ [kW]

⌚ (Tiempo de recarga ~ 3 - 1:20 horas)



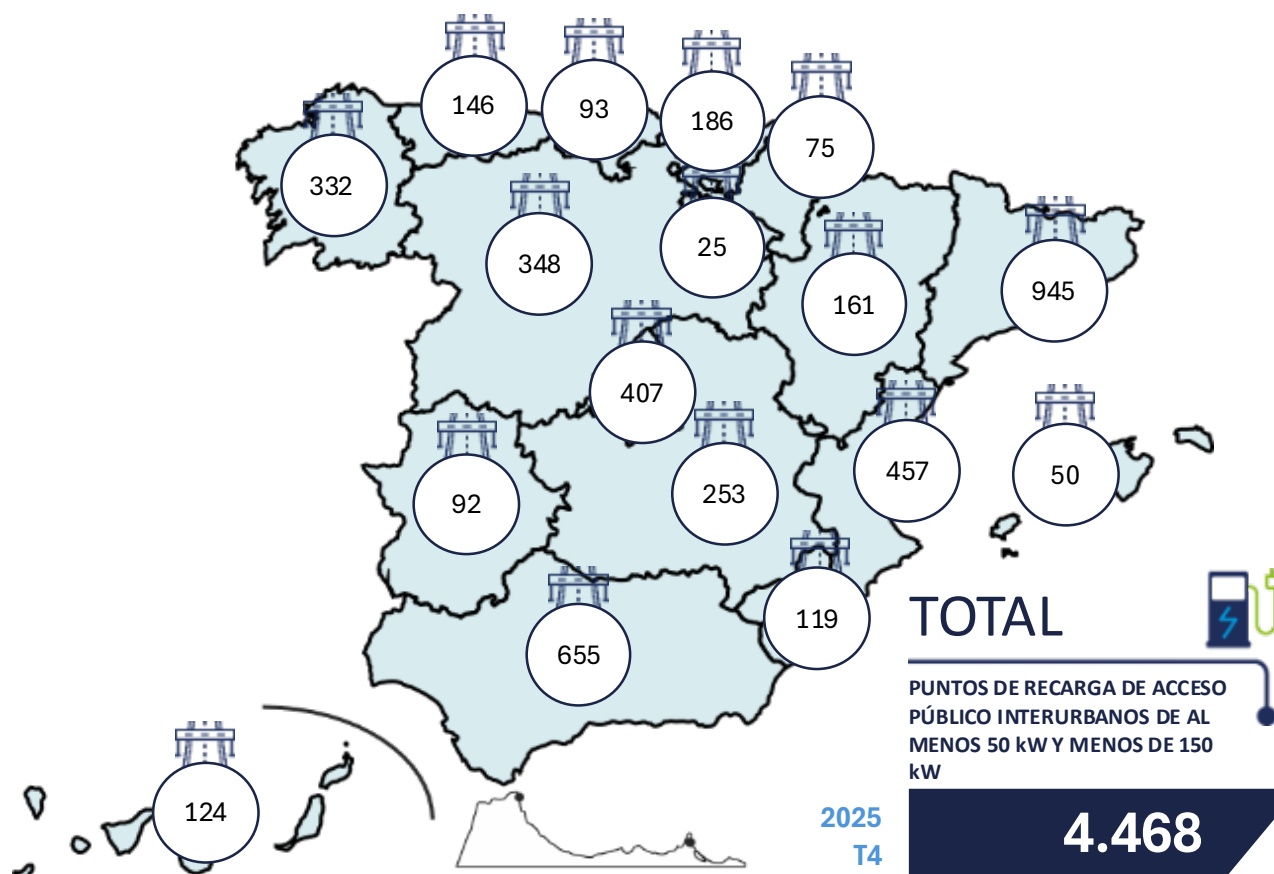
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $50 \leq P < 150$ [kW]

⌚ (Tiempo de recarga ~ 1:20 horas - 27 minutos)



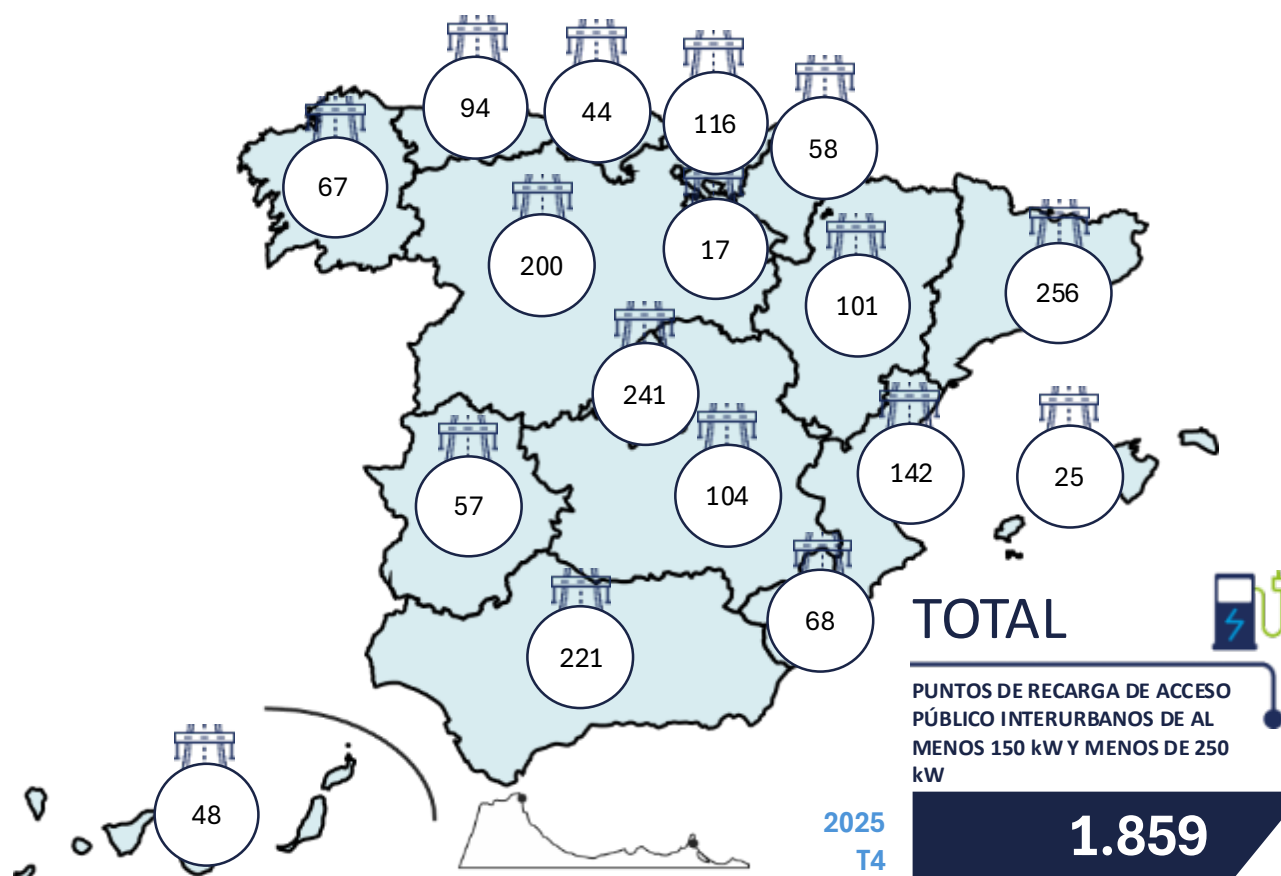
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $150 \leq P < 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



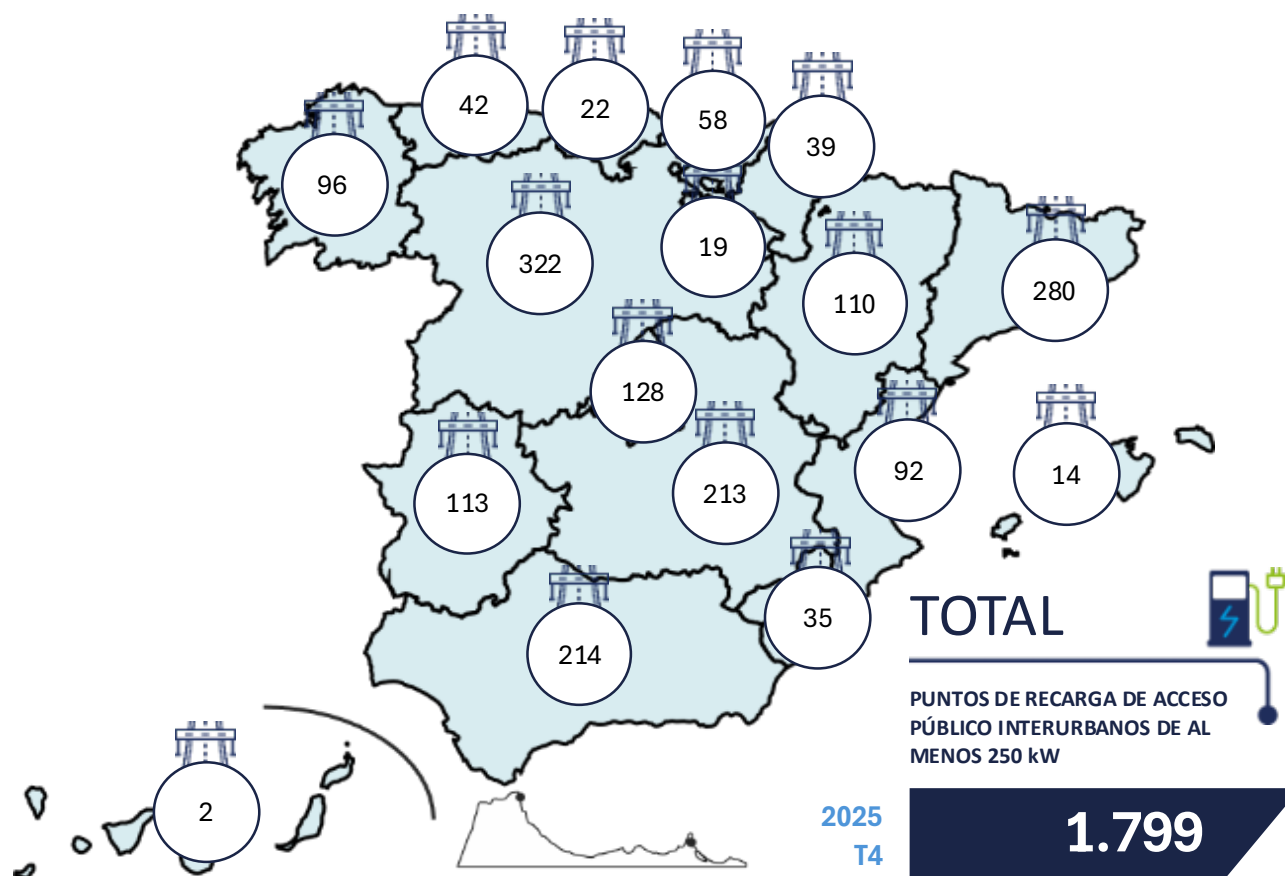
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de diciembre de 2025

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $P \geq 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga de menos de 15 - 10 minutos)



Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

En 2025 han crecido en **575 unidades** los puntos de recarga de al menos 250 kW en entornos interurbanos, un dato muy similar al de 2024.

Tan solo el **8 % de los puntos de recarga de acceso público interurbanos presenta potencias por encima de los 250 kW.**

Esta infraestructura es absolutamente necesaria para movilidad eléctrica asociada a los vehículos pesados que parten de potencias de carga de 150 kW ya en la actualidad y requerirán potencias muy superiores en el corto – medio plazo.

Es necesario, además, garantizar que los vehículos pesados puedan emplear esta infraestructura en lo que a maniobrabilidad, tensión de salida y longitud de manguera, se refiere. Esta información no está disponible ni en fuentes privadas ni públicas.

DEFINICIONES



GRUPO DE CARGA O CHARGING POOL: Un grupo de carga consta de una o varias estaciones de carga y los puntos de estacionamiento. El grupo de carga es operado por un único operador de punto de carga (CPO) en una ubicación/dirección y coordenadas GPS .



ESTACIÓN DE CARGA: Una estación de carga es un objeto físico con uno o más puntos de carga, que comparten una interfaz de identificación de usuario común. Todas las interfaces físicas "hombre-máquina" se encuentran en la estación de carga. Algunas estaciones de carga tienen una tarjeta de identificación/lector RFID, botones, pantallas, LED, etc. Otras estaciones son "Plug and Charge", sin botones, pantalla, etc. En estos casos, el vehículo se identifica automáticamente.



PUNTO DE RECARGA: La energía eléctrica se entrega a través de un punto de carga. Un punto de carga puede tener uno o varios conectores (salidas o enchufes) para acomodar diferentes tipos de conectores. Sólo se puede usar uno al mismo tiempo. Por tanto, en un pool el número de puntos de recarga es igual al número de plazas de aparcamiento.



CONECTOR: Un conector es la interfaz física entre la estación de carga y el vehículo eléctrico a través del cual se entrega la energía eléctrica:

- Un enchufe en un cable (un lado consiste en el enchufe "macho" y el otro lado es la "versión hembra"). El enchufe de un lado del cable encaja en la salida del punto de carga y el enchufe del otro lado del cable encaja en la entrada del vehículo.

- Un enchufe conectado en un cable inseparable de la estación de carga (común para las estaciones de carga rápida). Este enchufe cabe en la entrada del vehículo.

- Una placa de inducción.

- Un pantógrafo

Normalmente, el número de puntos de recarga y el número de conectores es el mismo, aunque no siempre.

Fuente: Sustainable Transport Forum — Sub-Group to Foster the creation of an Electro-mobility Market of Services.